



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

MAI 2010

plan
plania

TABLE DES MATIÈRES

	Page
1.0 POURQUOI UN PLAN D'URBANISME ? ...	2
2.0 UTILISONS LE PLAN D'URBANISME	4
3.0 LES COMPOSANTES DU TERRITOIRE	5
3.1 La composante agricole.....	6
3.2 La composante urbaine	8
3.3 La composante conservation.....	14
4.0 LES SECTEURS D'INTERVENTIONS PARTICULIÈRES	16
4.0.1 Aires d'aménagement pouvant faire l'objet d'un programme particulier d'urbanisme..	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

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 : Programme particulier d'urbanisme – Secteur de la 20 ^e Rue (Écoquartier)	
Annexe 5 : Programme particulier d'urbanisme – Secteur est	
Annexe 6 : Programme particulier d'urbanisme – Secteur du centre-ville	
Annexe 7 : Programme particulier d'urbanisme – Secteur ouest	

CANADA
PROVINCE DE QUÉBEC
MUNICIPALITÉ DE SAINT-ZOTIQUE

PLAN D'URBANISME
RÈGLEMENT NUMÉRO 528

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1.0 POURQUOI UN PLAN D'URBANISME ?

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

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

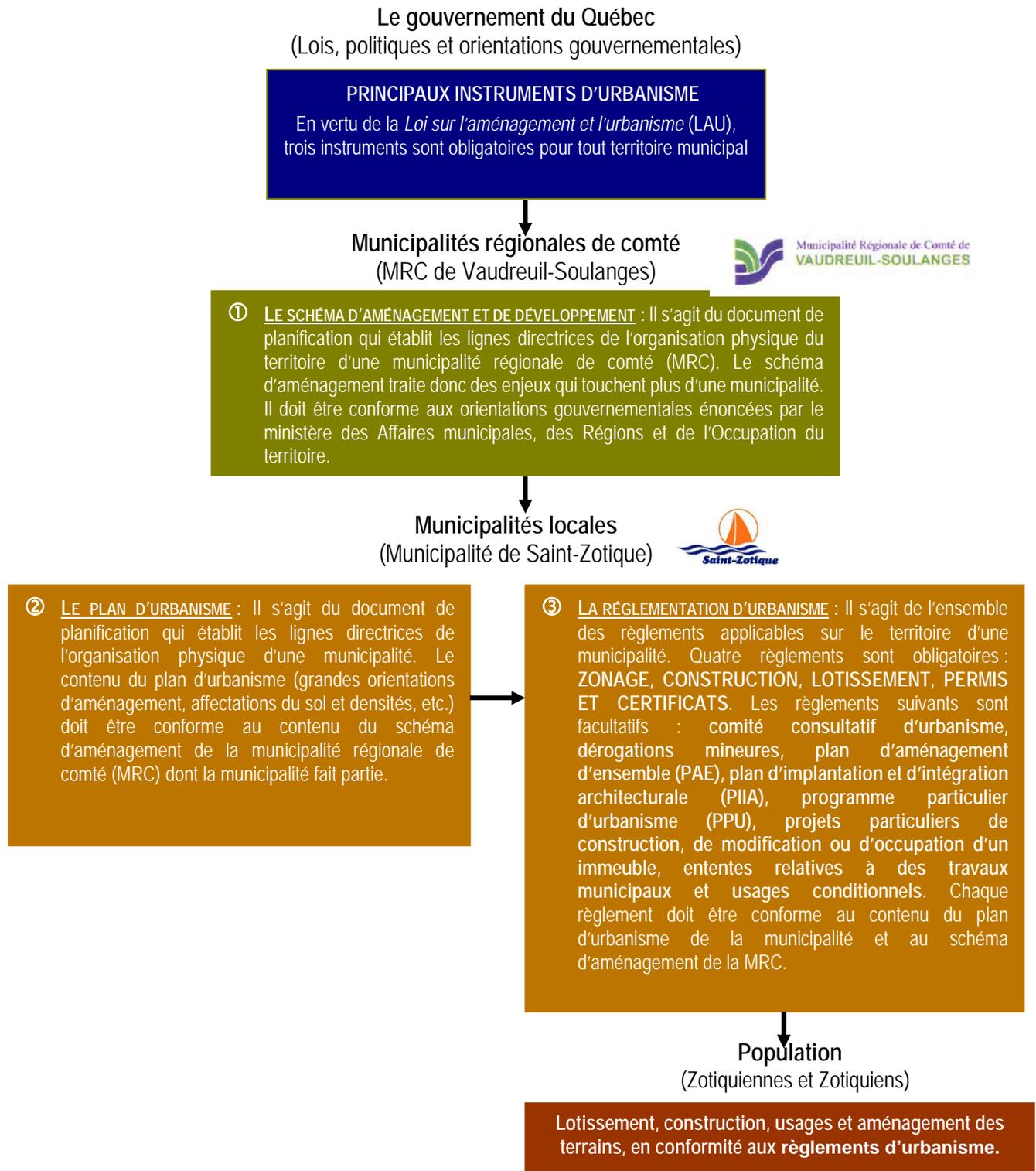
Au niveau régional, la Municipalité régionale de comté (MRC) de Vaudreuil-Soulanges, dont fait partie la Municipalité de Saint-Zotique, a adopté un nouveau schéma d'aménagement et de développement révisé pour le territoire de la MRC. Ce schéma est entré en vigueur le 25 octobre 2004, date correspondant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

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

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

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

Figure 1 : Les outils urbanistiques



2.0 UTILISONS LE PLAN D'URBANISME



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

3.0 LES COMPOSANTES DU TERRITOIRE

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

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

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

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

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

3.1 La composante agricole

Quelques caractéristiques :

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

Quelques prémisses :

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

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

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

- 1) de toujours préserver un espace où l'agriculture peut être maintenue ou accrue, aux niveaux local, régional et provincial.

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

PREMIÈRE GRANDE ORIENTATION :

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

OBJECTIFS :

- A) Reconnaître la vocation agricole du territoire décrétée au niveau provincial et accorder la priorité aux activités et aux développements des exploitations agricoles en zone agricole.
- B) Restreindre l'implantation d'usages ou d'activités non agricoles dans la zone agricole et l'expansion urbaine au détriment de la zone agricole.
- C) Éviter l'accroissement ou la création de nuisances associées à différents types d'exploitations agricoles.
- D) Intégrer une protection environnementale au droit de produire.

ACTIONS PROPOSÉES :

- 1) Confirmer au plan d'urbanisme la délimitation de la zone agricole permanente décrétée au niveau provincial (absence d'empiètement).
- 2) Interdire toute nouvelle rue en zone agricole à des fins de développement urbain. Cela n'a pas pour effet d'interdire l'amélioration s'il y a lieu des accès au réseau autoroutier, ni d'empêcher un bouclage d'une rue existante rendue nécessaire sur les plans fonctionnel et sécuritaire, le tout en concertation avec toutes les instances décisionnelles concernées.
- 3) Assurer la cohabitation harmonieuse des usages agricoles et non agricoles en faisant la distinction au règlement d'urbanisme régissant les usages (ex. : zonage).
- 4) Autoriser certains usages complémentaires ou connexes à l'agriculture dans la zone agricole protégée (ex. : industrie agroalimentaire, centre équestre, etc.) en conformité avec la *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles* (L.Q.R., chap. P-41.1) et selon les prescriptions régionales (SADR).
- 5) Restreindre les activités agricoles au territoire zoné agricole en vertu de la *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles* (L.Q.R., chap. P-41.1).
- 6) Régir au *Règlement de zonage* certains usages agricoles (ex. : porcherie) en tenant compte des prescriptions émanant des autorités provinciales et régionales (Directive relative à la détermination des distances séparatrices relatives à la gestion des odeurs en milieu agricole, distances séparatrices, contingence, etc.).
- 7) Exiger des informations écrites supplémentaires lors de l'implantation de certaines activités agricoles (ex. : plan agro-environnemental).
- 8) Intégrer et faire respecter les dispositions normatives associées à la protection de certains éléments du milieu naturel (ex. : rives et littoral des cours d'eau, plaine inondable).
- 9) Poursuivre les démarches pour faire reconnaître aux niveaux régional et provincial le secteur près de la bretelle d'autoroute (sortie no 9) à titre d'îlot déstructuré et le régir en conséquence après officialisation. Ce secteur pourrait être redéveloppé à des fins commerciales, en mettant un cadre bâti intégré à son environnement tout en bonifiant son aspect visuel.

AFFECTATION ET DENSITÉ D'OCCUPATION DU SOL : AGRICOLE

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

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

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

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

3.2 La composante urbaine

Quelques caractéristiques :

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

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

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

Les données entre parenthèses indiquent le nombre de logements créés.

Quelques prémisses :

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

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

- 1) Permet à la Municipalité d'assurer un contrôle sur le développement urbain, de le concentrer, d'établir des phases prioritaires dans le temps et dans l'espace, d'optimiser ses équipements publics et communautaires, ses infrastructures routières et piétonnes et son réseau d'aqueduc et d'égout.
- 2) Permet de protéger le territoire agricole en créant une ligne de démarcation entre le milieu urbain et

le milieu agricole. À ce titre, il constitue une barrière entre deux entités territoriales distinctes, soit une entité destinée à des usages urbains et une entité destinée à des activités agricoles.

- 3) Sert d'instrument de référence pour l'implantation future des grandes infrastructures routière, énergétique et de télécommunication. Les intentions de la Municipalité en matière d'urbanisation future étant clairement exprimées, il devient alors plus facile aux différentes instances gouvernementales, 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, Publique, Conservation, Zone de réserve pour le développement résidentiel après 2016 se terminant à la fin de 2016, Zone de développement prioritaire (phase 1 et 2). La classification des usages est définie au Règlement de zonage. Ces affectations sont illustrées à l'annexe 1.

(2018, 528-9, a. 1.)

DEUXIÈME GRANDE ORIENTATION :

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

OBJECTIFS :

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

ACTIONS PROPOSÉES :

- 1) Autoriser au *Règlement de zonage* les usages à caractère urbain uniquement à l'intérieur du périmètre d'urbanisation (commerces, habitations, institutions, industries, équipements communautaires et de loisirs, etc.) conformément au SADR de la MRC.
- 2) Circonscrire des secteurs d'activités mixtes (habitation / commerce / service / public) en considérant la compatibilité des différents usages entre eux et en privilégiant les entreprises offrant des spécificités, des particularités et de l'animation. Permettre une gamme d'activités commerciales et de services répondant aux besoins de la population locale à l'intérieur du noyau urbain.
- 3) Éviter les secteurs de contraintes naturelles pour y construire de nouvelles rues et de nouveaux bâtiments (ex.: risque d'inondation).
- 4) Considérer la présence d'éléments générant des nuisances sur les activités urbaines (ex. : industrie, ligne de transport d'énergie électrique, autoroute, etc.), lors de la planification des développements résidentiels et vice-versa et prévoir au *Règlement de zonage* des normes particulières d'aménagement telles que des écrans tampons à la périphérie des secteurs contraignants ou contigus.
- 5) Interdire au *Règlement de lotissement* l'ouverture de nouvelles rues privées à l'intérieur du périmètre urbain et interdire l'ouverture de nouvelles rues à l'extérieur du périmètre urbain.
- 6) Intégrer des mesures associées à la protection de l'environnement dans la planification et la gestion des développements.
- 7) Évaluer et considérer la disponibilité actuelle en terrains vacants constructibles, viabilisés ou viabilisables et privilégier l'expansion résidentielle en continuité avec les secteurs bâtis déjà existants (principe de la nappe d'huile plutôt que le saute-mouton) et les infrastructures d'utilité publique (rue, aqueduc et égout, etc.) déjà implantées. Considérer la capacité actuelle des réseaux d'égout sanitaire et d'aqueduc/incendie pour éviter l'ajout d'équipement de traitement et de surdimensionnement des infrastructures.
- 8) Étudier la possibilité de mettre en place un *Règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale* en complément du *Règlement de zonage* afin de permettre de régir l'expansion résidentielle ainsi que l'intégration des nouveaux bâtiments dans les secteurs déjà construits afin de créer des secteurs homogènes sur le plan de l'architecture d'ensemble mais dont l'architecture de chacun des bâtiments est distinctive (intégration harmonieuse).
- 9) Maintenir le parc résidentiel en bon état, par exemple en adhérant à des programmes de restauration et d'amélioration des conditions de logements ou en faisant respecter un *règlement de nuisances*.
- 10) Circonscrire des zones destinées à de l'habitation de densité plus élevée à proximité des pôles d'activités communautaires et de services et en bordure de rues artérielles (ex. : la rue Principale) ou de collectrices (ex. : 34^e Avenue).
- 11) Considérer la présence sur le marché de nouvelles formules de logements destinés à certains besoins spécifiques (ex. : résidence pour personnes âgées, résidence deux générations, garderie en milieu familial, télé-travail) en s'assurant de préserver la qualité de vie des résidents.

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

secondaire et collégial, des centres hospitaliers, des salles de spectacle et des services gouvernementaux sur l'ensemble du territoire.

- 28) Prévoir avec les autorités scolaires la possibilité d'ajouter de nouveaux équipements et services institutionnels de niveaux préscolaire et primaire.
- 29) Limiter les impacts visuels en bordure des principaux corridors routiers (autoroute et rue Principale) par la mise en place de normes particulières d'implantation, d'affichage, d'entreposage extérieur, d'aires de stationnement, d'aires de déchargement et de chargement, localisation des appareils de mécanique du bâtiment, d'accès, d'architecture, d'aménagement et de lotissement et étudier la possibilité de mettre en place un *Règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale* en complément à ces normes.
- 30) Encourager ou initier des projets d'amélioration du cadre bâti et des infrastructures urbaines, selon une approche globale et concertée (ex. : ministère des Transports du Québec, Hydro-Québec, ministère de la Culture, etc.).
- 31) La consolidation des services publics et gouvernementaux doit être réalisée en respectant certains principes d'urbanisme et notamment, à l'intégration harmonieuse au milieu, à la desserte optimale de la clientèle et à la redynamisation du noyau urbain.
- 32) L'implantation de toute nouvelle grande infrastructure de transport d'énergie incluant les éoliennes doit être réalisée à l'extérieur du périmètre d'urbanisation. Toutefois, l'implantation d'une telle infrastructure peut être autorisée s'il est démontré qu'elle ne peut être effectuée ailleurs sur le territoire. Dans le cadre des infrastructures d'Hydro-Québec,

celles-ci doivent, dans la mesure du possible, être localisées à l'extérieur du périmètre d'urbanisation.

- 33) Les sociétés de gaz ou de pétrole projetant une infrastructure de transport à l'intérieur du périmètre d'urbanisation doivent préparer une étude d'implantation et la soumettre à la Municipalité avant que tout permis ne soit émis par celle-ci.
- 34) Prohiber différents usages contraignants à l'intérieur du périmètre urbain (ex. : cours de ferraille, entrepôt de matières dangereuses, usine de produits chimiques, carrières, sablières, etc.), le tout tel que prescrit au SADR de la MRC.
- 35) Spécifier notamment des normes d'écran tampon et d'affichage le long de l'autoroute.
- 36) Réaliser au cours des prochaines années un inventaire des aires forestières localisées à l'intérieur du périmètre d'urbanisation afin d'évaluer la superficie du couvert forestier, viser la conservation de ces espaces et orienter le développement de manière à les maintenir sur le territoire.

LE PHASAGE DU DÉVELOPPEMENT :

Conformément aux dispositions du SADR de la MRC, la Municipalité établit des aires d'urbanisation prioritaires et de réserve pour le développement résidentiel après 2016 se terminant à la fin de 2016 sur son territoire. On y retrouve des aires réservées principalement à l'habitation de même qu'une aire réservée aux commerces. Le plan des affectations du sol inséré en annexe du présent document illustre les différents secteurs de développement en fonction de leur type et de leur priorité séquentielle.

Sur le plan résidentiel, la MRC a estimé dans son SADR à 306 le nombre de lots résidentiels disponibles

à l'intérieur de chacune des phases de développement, soit respectivement la phase 1, la phase 2 ainsi que l'aire de réserve pour le développement résidentiel après 2016 se terminant à la fin de 2016 pour un total de 918 lots disponibles.

La priorisation des espaces doit tenir compte de la présence des services d'aqueduc et d'égout, la proximité des équipements communautaires, des espaces verts, des noyaux commerciaux et des services de transport en commun. Toutefois, pour ouvrir de nouvelles rues, les espaces prévus à l'intérieur de la phase 1 doivent être construits à 75 % avant d'entreprendre l'urbanisation des espaces de la phase 2 et pour l'aire de réserve pour le développement résidentiel après 2016, se terminant à la fin de 2016.

(2018, 528-9, a. 2.)

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

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

Dans le cas où, à l'intérieur d'une phase de développement domiciliaire, on doit modifier inévitablement les types d'habitations ou de bâtiments prévus initialement en raison de l'absence de marché, d'un surplus d'offres par rapport à la demande ou autres raisons, la

Municipalité prévoit de mettre en place un outil réglementaire établissant des critères de manière à garantir une transition graduelle, à minimiser les impacts sur la valeur des résidences déjà construites et la qualité de vie de leurs occupants.

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

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

LES NOYAUX URBAINS :

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

Le noyau villageois identifié au plan des affectations du sol fait également partie des aires de développement prioritaire de la Municipalité. Cet espace constitue un milieu d'intérêt patrimonial à

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

AFFECTATION ET DENSITÉ D'OCCUPATION DU SOL : URBAINE

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

La densité d'occupation à l'intérieur du périmètre d'urbanisation est illimitée en autant que la capacité des services d'aqueduc et d'égout et la fonctionnalité du réseau routier le permettent.

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

3.3 La composante conservation

Quelques caractéristiques :

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

Quelques prémisses :

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

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 privée de façon à assurer les meilleures conditions de survie de la flore et de la faune et le maintien des paysages naturels.
- B) Mettre en valeur et intégrer la réserve faunique de Pointe-au-Foin tout en priorisant la protection du milieu.

ACTIONS PROPOSÉES :

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

- 6) Ne pas modifier les écosystèmes présents dans cette aire.

AFFECTATION ET DENSITÉ D'OCCUPATION DU SOL : CONSERVATION

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

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

4.0 LES SECTEURS D'INTERVENTIONS PARTICULIÈRES

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 38^e 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 37^e Avenue et au nord par la 38^e 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 34^e Avenue, 20^e rue, 26^e Avenue et Autoroute 20.

(2013, 528-3, a.2)

4.0.3 Aire 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, soit le Secteur de la 20^e Rue (écoquartier) du territoire, délimité par l'Autoroute 20 au nord, à la 13^e Avenue l'est, le Parc Quatre Saisons et un terrain vacant à l'ouest et la 20^e Rue projetée au sud.

(2017, 528-7, a.1)

4.0.4 Aire 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, soit le Secteur est du territoire, délimité par l'Autoroute 20 au nord, par la limite municipale à l'est, par le secteur construit des 10^e et 11^e Avenues à l'ouest et par le Lac Saint-François au sud.

(2018, 528-9, a.3)

4.0.5 Aire 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, soit le Secteur Centre-ville du territoire, délimité par la 20e Rue au nord, par le 30e Avenue et la 25e Avenue à l'est, par la 37e Avenue à l'ouest et par le Lac Saint-François au sud.

(2018, 528-11, a.1.1)

4.0.6 Aire 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, soit le Secteur ouest du territoire, délimité par la rue Principale au nord, par le canal numéro 3 à l'est, par le canal numéro 5 à l'ouest et par le Lac Saint-François au sud.

(2018, 528-10, a.1.1)

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 patrimonial et visuel

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

Or, la Municipalité de Saint-Zotique désire préserver le caractère 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 (69^e Avenue) et du noyau villageois.

ACTIONS PROPOSÉES :

- 1) Reconnaître ces secteurs au niveau du plan d'urbanisme.
- 2) Interdire l'implantation de nouveaux établissements d'élevage à l'intérieur de la lanrière patrimoniale située sur le chemin Saint-Thomas.
- 3) Régir l'implantation de nouvelles tours de télécommunication de façon à limiter les impacts visuels sur la lanrière patrimoniale.

- 4) Adopter un *Règlement sur les PIIA* visant à conserver les caractéristiques architecturales des bâtiments anciens et à assurer l'intégration harmonieuse des nouveaux bâtiments implantés à l'intérieur de ce milieu.

4.3 Secteurs de contraintes naturelles et anthropiques

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

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

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

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

SIXIÈME GRANDE ORIENTATION :

ASSURER LE BIEN-ÊTRE DE LA POPULATION EN LEUR OFFRANT UN CADRE DE VIE SÉCURITAIRE ET SANS NUISANCES MAJEURES

OBJECTIFS :

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

ACTIONS PROPOSÉES :

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

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

5.0 LES RÉSEAUX DE TRANSPORT ET LES VOIES DE CIRCULATION

5.1 LE TRANSPORT ROUTIER

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

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

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

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

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

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

Niveau de service B :

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

Niveau de service C :

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

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

¹ Débit journalier moyen annuel

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

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

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

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

De plus, le *Règlement sur les dérogations mineures* devra spécifier qu'aucune dérogation

mineure ne peut être accordée en vue de réduire les normes de localisation, d'implantation et de dimensions des enseignes le long de l'autoroute.

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

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

5.2 LE TRANSPORT FERROVIAIRE

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

5.3 LE TRANSPORT RÉCRÉATIF

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

5.4 LE TRANSPORT DE L'ÉNERGIE

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

SEPTIÈME GRANDE ORIENTATION :

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

OBJECTIFS :

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

ACTIONS PROPOSÉES :

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

- 3) Planifier un réseau routier dans le secteur commercialo-industriel de manière à assurer une desserte fonctionnelle et sécuritaire à partir de la 69^e Avenue seulement.
- 4) Distinguer au plan d'urbanisme les différents types de voies routières et prescrire des dispositions particulières concernant les accès et l'affichage.
- 5) Identifier à l'intérieur du périmètre d'urbanisation, la localisation approximative d'une route collectrice parallèle à la Route 338. Tenir compte de la présence de l'autoroute dans la planification de cette collectrice et des futurs développements adjacents, notamment en matière d'impact sonore. Intégrer lors de la planification d'ensemble des secteurs d'expansion, certaines rues en impasse (cul-de-sac) à la route collectrice projetée, s'il y a lieu.
- 6) Limiter la création de nouvelles rues (cul-de-sac) à des secteurs présentant des contraintes physiques ou pour des projets particuliers.
- 7) Dans un développement urbain prévu par des phases, aménager s'il y a lieu, des rues en impasse temporaire (incluant un rond de virage) à l'extrémité des phases devant se poursuivre ultérieurement.
- 8) Mettre en place des normes au *Règlement de zonage* assurant une qualité esthétique des propriétés adjacentes à l'Autoroute 20 (restreindre l'installation d'enseignes et de panneaux-réclames) et ne permettre aucune dérogation mineure en ce qui a trait aux normes de localisation, d'implantation et de dimension des enseignes dans ce corridor autoroutier.
- 9) Prévoir au *Règlement de zonage* des usages autres que résidentiel, institutionnel ou récréatif aux abords de l'Autoroute 20. Dans l'impossibilité de prévoir autre chose, prévoir que des mesures d'atténuation soient mises en place afin d'assurer un climat sonore de 55 dBa et moins.
- 10) Identifier aux règlements d'urbanisme des dispositions permettant de limiter le nombre d'accès aux routes collectrices.
- 11) Identifier les endroits les plus propices à l'implantation des nouvelles tours de télécommunication et établir des mesures d'atténuation afin de favoriser leur intégration au milieu.

6.0 DISPOSITIONS ADMINISTRATIVES ET FINALES

6.1 IDENTIFICATION DU RÈGLEMENT

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

6.2 TERRITOIRE ASSUJETTI

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

6.3 REMPLACEMENT

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

6.4 ENTRÉE EN VIGUEUR

Le présent règlement entre en vigueur conformément à la loi.

Gaëtane Legault, maire

Jean-François Messier,
directeur général, secrétaire-trésorier



ANNEXE 1

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 étudiants/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 :

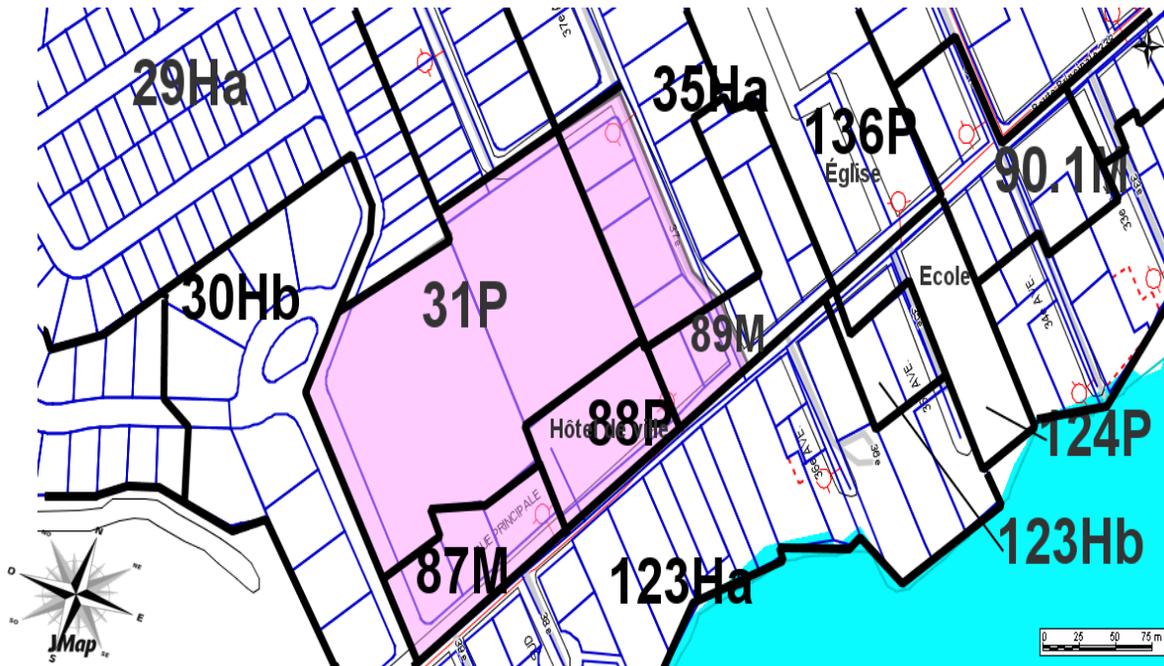
- le territoire visé;
- les problématiques rencontrées;

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 37^e Avenue et au nord par la 38^e 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 termes 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 constituent 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 PROPOSEES

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 mené 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 pieds 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.



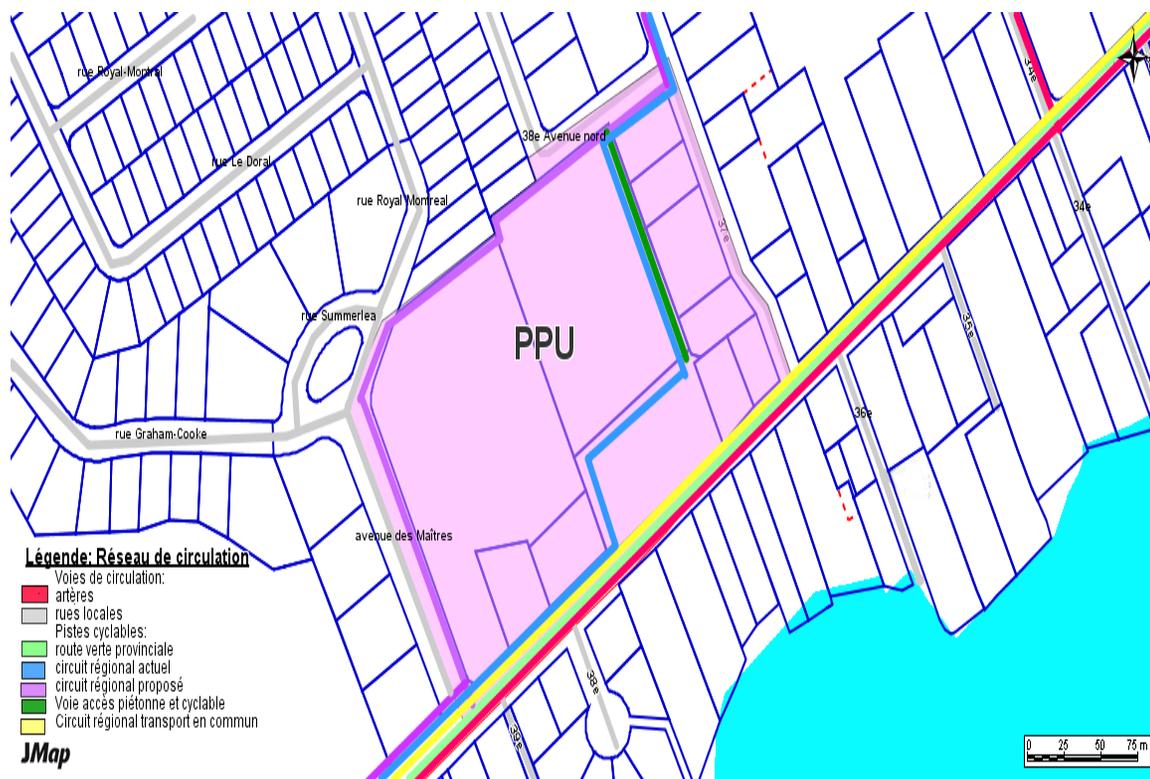
En outre, le parc municipal Godfroy Blanchard est déjà aménagé et comprend des balançoires, des modules de jeux, des bancs, un système d'éclairage public et une patinoire l'hiver. Ces aménagements seraient à la disposition des jeunes durant les journées scolaires tout en étant toujours accessibles à 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 :

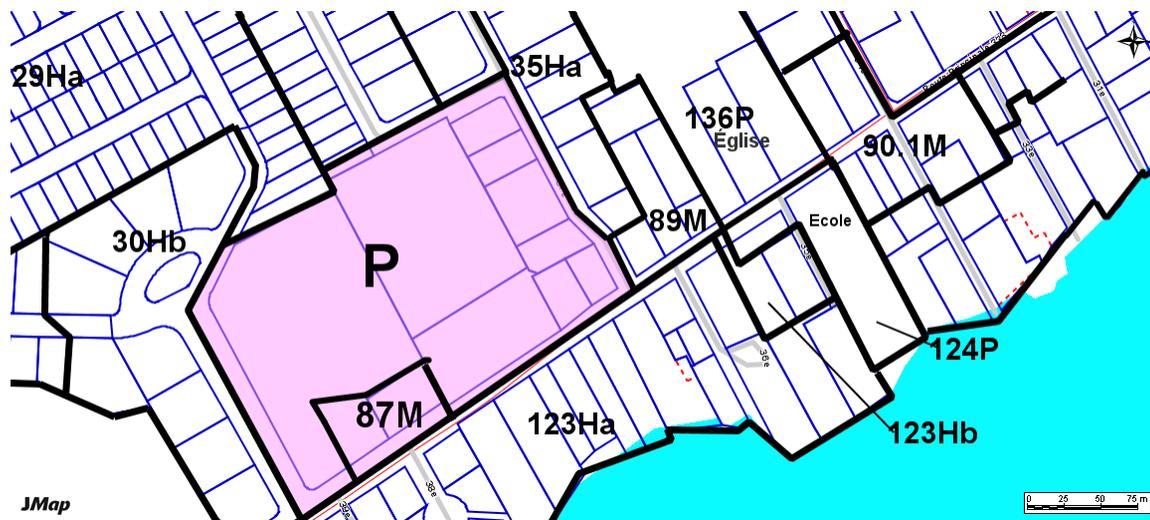
- a) structurer la bibliothèque municipale en la regroupant avec la bibliothèque scolaire;
- b) prévoir l'aménagement d'une rampe d'accès et/ou l'installation, le cas échéant, d'un monte-charge pour permettre aux personnes à mobilité réduite d'accéder à la bibliothèque scolaire et municipale projetée;
- 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

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

Calendrier

- Court terme
- Court ou moyen terme
- Court ou moyen terme
- Long terme
- 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 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.

(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 réglementaires 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 détaillée, 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 conforme 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 34^e Avenue et la 20^e 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 20^e 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 manières 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

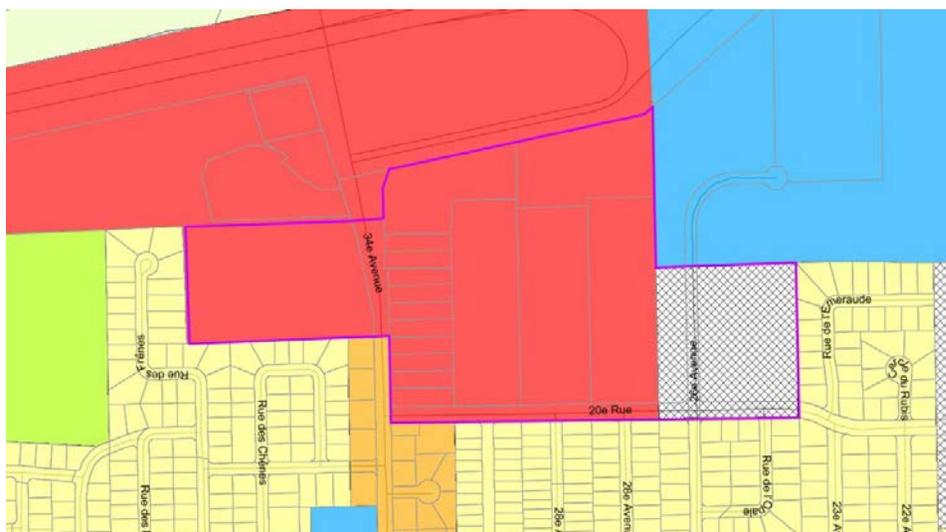
La Municipalité de Saint-Zotique fait partie de la plaine rurale de la MRC de Vaudreuil-Soulanges. Elle est située dans le secteur Soulanges-Ouest et elle se situe à 6 kilomètres des limites de l'Ontario.

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 34^e Avenue, au sud par la 20^e Rue projetée, à l'est par la 26^e 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 20^e 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 réglementaire, 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 forme 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 20^e 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 34^e 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 rurale 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 pointes.

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, 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 termes dans une optique de structuration, d'optimisation et de dynamisation du territoire.

3. LES INTERVENTIONS PROPOSEES (SOLUTIONS)

Un pôle régional commercial, récréatif et touristique permettrait de rassembler dans un même secteur plusieurs types d'usage différents qui créera un achalandage positif et propice au développement de commerces d'accommodation, de détail, de services, d'attraites 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 démographique 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 20^e 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 sain, 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 à skier.

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'harmonisera 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 détente, 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 géreront 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'événements 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 mise 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 créneau;
- 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 20^e rue projetée, soit entre la 34^e 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 20^e 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 compétitions, 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 conditionneront 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 20 ^e rue reliant la 34 ^e Avenues à la 26 ^e 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.



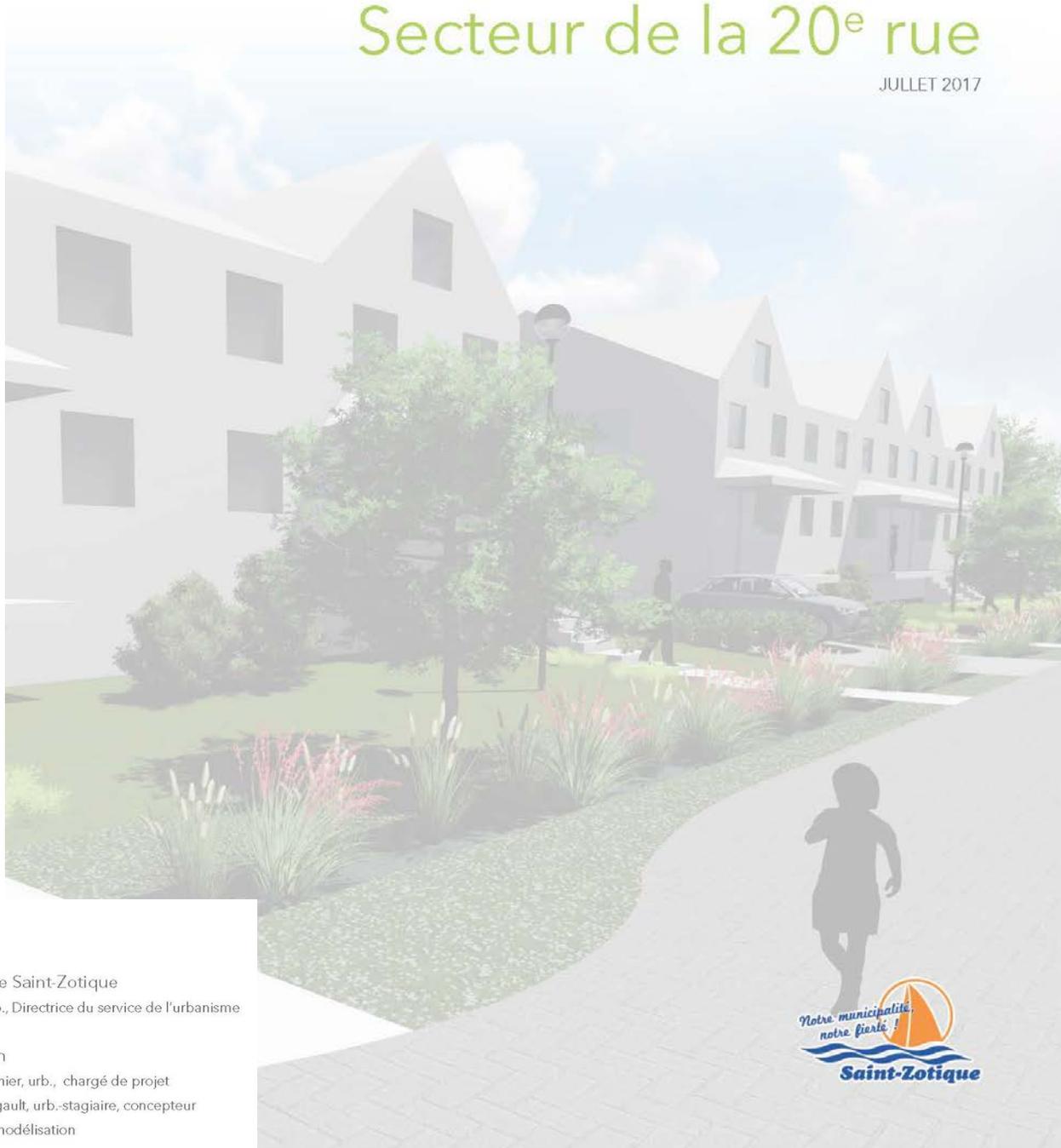
ANNEXE 4

PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME – SECTEUR DE LA 20^E RUE (ÉCOQUARTIER)

PROGRAMME
PARTICULIER D'URBANISME

Secteur de la 20^e rue

JULLET 2017



CRÉDITS

Municipalité de Saint-Zotique

Anick Courval, urb., Directrice du service de l'urbanisme

L'Atelier Urbain

Louis-Michel Fournier, urb., chargé de projet

Marc-André Bourgault, urb.-stagiaire, concepteur

Joëlle Ouellette, modélisation

Juillet 2017

1. LE CONTEXTE

1.1 Contexte d'intervention

La démarche d'élaboration du présent programme particulier d'urbanisme (PPU) découle de la volonté de la Municipalité de Saint-Zotique de définir une vision de développement durable, innovante et représentative des attentes du milieu pour un secteur stratégique de la municipalité. Issu d'une démarche collaborative, le PPU permettra d'orienter les décisions municipales futures et de guider et d'encadrer les différents acteurs du développement. Le prolongement de la 20^e Rue, qui sillonne la moitié de la municipalité, d'est en ouest, rendra disponibles d'importantes superficies pour le développement. Le secteur assujéti au présent PPU s'inscrit dans ce contexte privilégié et stratégique ayant le potentiel de contribuer au dynamisme et à la qualité de vie de la communauté zotiquienne.

Divers documents de planification encadrent l'élaboration du présent PPU. Le plan d'urbanisme énumère divers objectifs auxquels la planification détaillée du secteur doit répondre tels que l'optimisation des équipements publics et communautaires et le développement des quartiers selon des principes d'optimisation coûts/bénéfices, d'harmonisation des usages et de diversification des types d'habitation. En outre, la Municipalité a adopté en 2016 un Plan de développement économique (PDE) ainsi qu'un Plan d'action en développement durable (PADD) qui définissent des stratégies auxquelles prend part la présente planification tels que le dynamisme économique, la diversification de l'offre en logement et la protection de l'environnement.

Le document présente :

- Une caractérisation de la tendance résidentielle dans la municipalité;
- Un diagnostic des enjeux de développement du secteur;
- La vision de développement;
- Les orientations d'aménagement et les objectifs à atteindre illustrés par un schéma conceptuel et un plan concept d'aménagement;
- Les stratégies de mise en œuvre, incluant les modifications à apporter à la réglementation, les diverses stratégies et le suivi de réalisation.

1.2 Territoire d'application

Le territoire d'application est situé dans le secteur est de la Municipalité, en bordure sud de l'autoroute 20. Il est circonscrit du nord au sud entre l'autoroute 20 et la nouvelle 20^e Rue en incluant les lots au sud de celle-ci au niveau de la rue Josianne. D'est en ouest, le secteur prend place entre la limite des lots bordant la 13^e Avenue et la limite est du Parc Quatre-Saisons en incluant des lots adjacents aux terrains bordant le Cercle du Rubis. Jouissant d'une localisation privilégiée, le secteur s'étend sur plus de 800 mètres, et couvre une superficie totale d'environ 34,2 hectares.



2. LE DIAGNOSTIC

2.1 Demande résidentielle

Depuis 2001, la population de la Municipalité de Saint-Zotique connaît une forte croissance atteignant près de 92% d'augmentation pour la période allant jusqu'en 2016. De plus, les projections démographiques de l'Institut de la statistique du Québec montrent une constante progression pour les années à venir. Au total, c'est près de 3800 personnes de plus qui sont attendues d'ici 2031 ce qui correspond à une augmentation de près de 48%. Cette importante croissance de population constitue une occasion à saisir afin de dynamiser et de diversifier les activités et services présents dans la Municipalité.

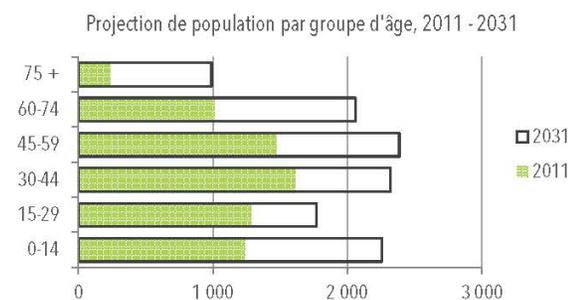


Le portrait est le même pour les ménages alors que la municipalité a connu une augmentation de près de 105% du nombre de ménages entre 2001 et 2016 et que pour la période de 2016 à 2031 on prévoit une augmentation de 43%, soit 1457 nouveaux ménages. Cette importante croissance du nombre de ménages prévue pour les prochaines années aura pour conséquence directe une demande en nouveaux logements et donc au niveau de la construction neuve sur le territoire.



Phénomène généralisé dans la majorité des municipalités du Québec, la proportion des groupes de personnes âgées de plus de 60 ans est en croissance à Saint-Zotique. En effet, d'ici 2031, on prévoit que le nombre de personnes âgées de 60 à 74 ans doublera et que le nombre de personnes âgées de 75 ans et plus triplera.

Toutefois, contrairement à la majorité des municipalités du Québec, on prévoit, pour les prochaines années, un renouvellement de la population de Saint-Zotique avec une importante croissance des autres groupes de population particulièrement celle des jeunes familles avec enfants de moins de 15 ans.



Cette évolution démographique aura sans aucun doute des impacts sur la demande résidentielle et sur les besoins en services et équipements. Le vieillissement de la population se traduit par une plus forte demande en petits logements, en copropriété ou même en location. De plus, ce groupe de population est davantage touché par des besoins d'adaptation de l'environnement urbain pour favoriser une accessibilité universelle aux commerces et aux services. La progression des jeunes familles, elle, se traduit davantage par une demande au niveau des types résidentiels adaptés aux premiers acheteurs et à la présence de jeunes enfants.

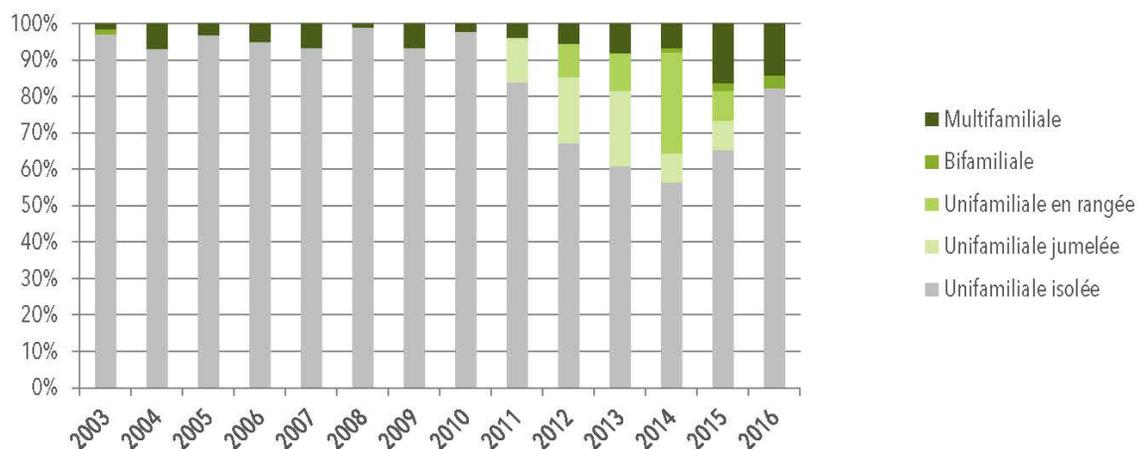
2.2 Tendances de développement

Entre 2003 et 2016, près de 1379 permis de construction résidentielle ont été émis pour un total de 1714 nouveaux logements ce qui représente une moyenne de 99 nouvelles constructions résidentielles et de 122 nouveaux logements par année.

Près de 75% des logements sur le territoire de la municipalité de Saint-Zotique sont de type maison unifamiliale isolée et la grande majorité des nouvelles constructions concerne ce type d'habitation. Depuis 2011, on remarque toutefois une évolution au niveau de la tendance d'émission des permis avec une diversification de plus en plus marquée des types construits.



Permis de construction résidentielle émis selon le type, 2003 à 2016



2.3 Caractérisation du secteur à l'étude

POSITIONNEMENT

Le secteur du PPU se situe sur un terrain en friche adjacent au tissu urbain existant. Il fait partie des superficies identifiées comme zone d'expansion prioritaire au Plan d'urbanisme. Le site est longé par la future 20^e Rue. Cette nouvelle collectrice prendra place au cœur de la Municipalité, à moins de 700 mètres de la rue Principale, axe majeur de transit traversant les principaux secteurs mixtes et institutionnels de la Municipalité.

ACCESSIBILITÉ ET CONNECTIVITÉ

Le secteur du PPU profite de la présence de l'autoroute 20, qui lui offre une connexion optimale au niveau régional pour atteindre le reste du territoire de la Municipalité et les autres principaux centres urbains que sont Salaberry-de-Valleyfield, Vaudreuil-Dorion et l'ouest de l'île de Montréal.

Au niveau local, le secteur sera connecté via la 20^e Rue à la 34^e Avenue, principale collectrice nord-sud permettant le lien entre la rue Principale et l'autoroute et sur laquelle on retrouve le circuit d'autobus 97 du CITSO offrant un lien vers les villes de Salaberry-de-Valleyfield et de Vaudreuil-Dorion en transport en commun.

Le site est accessible par la 23^e Avenue, la 16^e Avenue et la rue Zéphirin-Giroux. Ces rues locales ne sont pas équipées de trottoirs. On y retrouve des dos d'âne afin d'atténuer la vitesse de circulation automobile.

Aucun trottoir n'est prévu sur la 20^e Rue, toutefois, on y retrouvera une piste multifonctionnelle du côté nord de la rue. Cet axe cyclable rejoindra la Route verte, qui passe directement au nord du site et qui connecte le secteur avec le pôle institutionnel et les écoles.

Un circuit de motoneige longe l'autoroute 20 directement au nord du secteur du PPU.

FONCTION URBAINE

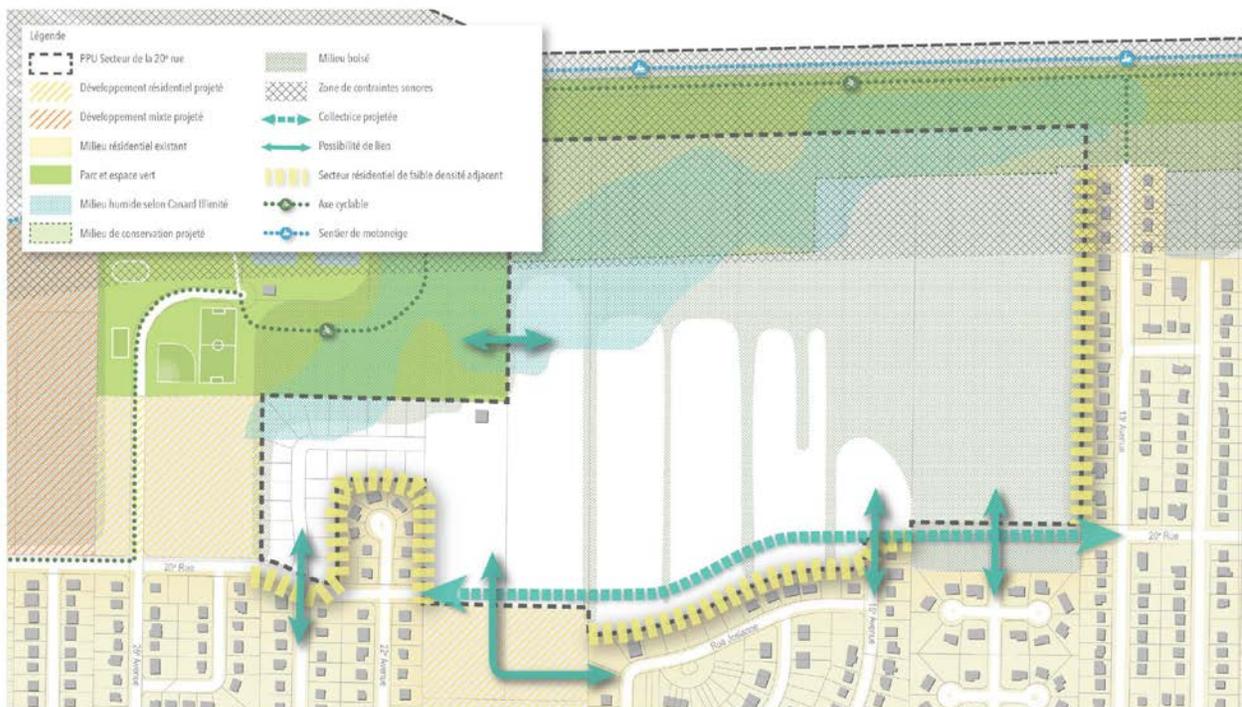
C'est sur la rue Principale qu'on retrouve les principaux commerces et services pour la population. Les commerces courants tels que l'épicerie, la SAQ et la pharmacie s'y retrouvent entre la 8^e et la 12^e Rue, soit à plus d'un kilomètre du secteur. Les services publics tels que le bureau de poste, la bibliothèque municipale et 2 des 4 écoles primaires de la Municipalité se retrouvent quant à eux au niveau du noyau villageois et du pôle de l'Hôtel-de-ville, soit au croisement de la 34^e Avenue.

À moins de 200 mètres à l'ouest du secteur du PPU, la Municipalité prévoit la construction du carrefour 20/20 qui sera un pôle commercial, récréatif et touristique avec hébergement résidentiel ou commercial d'envergure régionale. Ce site deviendra un important lieu de rassemblement et concentrera une variété de commerces. Un PPU s'y applique.

Le secteur au sein de la Municipalité



Le secteur d'intervention



COMPOSANTES DU SECTEUR ET INTÉGRATION URBAINE

Le secteur du PPU est composé d'une friche agricole sur environ la moitié de la superficie et d'un couvert forestier sur le reste du site. Cette végétation dense, composée majoritairement de feuillus de type bouleau jaune ou érable rouge, est particulièrement présente le long de l'autoroute et du côté est du secteur. De plus, le site se caractérise par la présence de bande de végétation suivant les limites des anciens lots agricoles.

On retrouve au nord du site un important milieu humide dont une grande partie est protégée au plan de conservation des milieux humides de la Municipalité et une autre peut être construite.

Du côté est et sud, le secteur du PPU est bordé par un tissu urbain constitué d'un cadre bâti et de typologies résidentielles relativement homogènes et de faible densité. On y retrouve principalement des bâtiments résidentiels d'un à deux étages, isolés ou jumelés, implantés sur des terrains d'une superficie moyenne d'environ 650 mètres carrés avec une emprise au sol d'au plus 20%. Les espaces libres y sont principalement des espaces gazonnés et on y retrouve une végétation peu abondante constituée principalement d'arbres à maturité moyenne.

Directement à l'ouest du secteur du PPU, on retrouve le Parc Quatre-Saisons qui concentre la majorité des équipements sportifs de la Municipalité. À l'heure actuelle, on y retrouve un terrain de soccer, un terrain de baseball, deux courts de tennis, une piste d'athlétisme, une patinoire réfrigérée, un parc de planche à roulette et un parc canin. Le plan d'aménagement du parc prévoit, à moyen terme, la construction d'un aréna et l'aménagement d'un stationnement dont le lien se fera par le secteur du PPU.

Outre le secteur du Carrefour 20/20 à l'ouest, qui constitue un site à potentiel de développement commercial important, on retrouve aux abords du secteur du PPU deux terrains visés par des développements résidentiels. Le site à l'ouest pourrait accueillir la construction d'une résidence pour personnes âgées et le site au sud prévoit un lotissement dont la rue permettra un lien vers le secteur du PPU.

En plus d'une connexion avec le parc et le développement projeté au sud, on retrouve des opportunités de connexion au tissu urbain au niveau de la 23e Avenue, de la 16e Avenue et de la rue Zéphirin-Giroux.

La présence de l'autoroute 20 au nord constitue une contrainte au développement du secteur. Outre une nuisance au niveau visuel, atténuée par la présence d'une bande tampon le long de l'emprise, l'autoroute implique des contraintes liées au bruit routier. Ainsi, la réglementation d'urbanisme prévoit qu'à moins de 250 mètres du centre de l'Autoroute 20, aucun usage de nature habitation, institutionnelle ou récréative ne peut être établi à moins que des mesures d'atténuation du bruit ne soient prévues.

2.4 Synthèse des forces, faiblesses, opportunités et contraintes



FORCES

- Accessibilité véhiculaire optimale au niveau local et régional;
- Présence d'un circuit d'autobus offrant une desserte vers Salaberry-de-Valleyfield et Vaudreuil-Dorion;
- Présence de la Route verte;
- Importante zone boisée en bordure de l'autoroute;
- Parc municipal comprenant les principaux équipements sportifs de la Municipalité;
- Capacité des infrastructures d'égout et d'aqueduc suffisante pour supporter le développement.



FAIBLESSES

- Le noyau villageois et le pôle de commerces courants se situent à plus d'un kilomètre du secteur;
- Les rues des secteurs adjacents ne sont pas équipées d'infrastructure de transport actif;
- Le transport en commun est peu structurant.



OPPORTUNITÉS

- Développement d'une friche adjacente au tissu urbain existant;
- Importante croissance de population prévue pour les prochaines années;
- Nouvelle collectrice prévue, qui sillonnera la moitié de la Municipalité, au cœur du tissu urbain;
- Développement commercial majeur prévu à l'ouest du secteur;
- Tendance de développement favorisant une diversification de l'offre en logement, tant en termes de typologies que de valeur.



CONTRAINTES

- Impacts sonores liés à la présence de l'autoroute 20;
- Présence d'un écosystème d'intérêt à protéger, dont un milieu humide identifié au Plan de conservation de la Municipalité;
- Secteur bordé par un tissu résidentiel de faible densité.

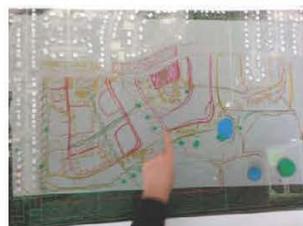
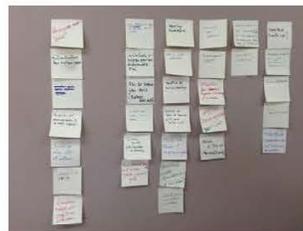
3. LA VISION

3.1 La démarche de coconception

La définition de la vision de développement et du concept d'aménagement qui en découle s'inscrit dans une démarche participative pour laquelle la contribution des propriétaires des terrains a été fondamentale. Étant les principaux acteurs concernés par la démarche, ces derniers ont pu s'exprimer sur leurs attentes et participer à la planification dans le cadre d'un processus de coconception qui a eu lieu en deux étapes le 24 février et le 17 mars 2017.

La vision stratégique dégagée lors de cet exercice est devenue une des pierres d'assise du présent Programme particulier d'urbanisme.

Réunis pour une demi-journée pour un processus de conception intégrée, plusieurs activités issues des meilleurs pratiques ont permis de définir des grandes lignes de la vision et du concept d'aménagement du secteur. De cette manière, les acteurs du développement ainsi que la Municipalité ont été activement impliqués afin de réaliser ensemble une planification digne des meilleures approches.



3.2 L'énoncé de vision

La vision d'aménagement et de développement constitue une projection d'avenir du secteur du PPU qui répond à la question : que deviendra le site au terme de son développement ?

À la lumière des volontés de la Municipalité et des principaux acteurs du développement pour le secteur, la vision introduit une approche innovante inspirée des meilleures pratiques en termes de collectivités viables et d'écoquartiers. La vision insuffle une réforme du modèle de développement sur le territoire afin d'assurer la protection de l'environnement, la qualité de vie des résidents et l'optimisation des retombées positives pour l'ensemble de la collectivité.

Assurer la mise en œuvre du présent exercice de planification signifie promouvoir une vision de développement durable qui contribuera à élever la Municipalité à un niveau supérieur en termes de développement durable du territoire. En outre, le développement du quartier s'il est bien encadré et répond aux présents objectifs aura le potentiel de devenir la référence en termes de développement écoresponsable et de bonnes pratiques pour les futurs développements de la Municipalité.

Une milieu de vie exemplaire en symbiose avec la nature

La Municipalité désire saisir l'occasion de l'un de ces derniers grands terrains constructibles de son territoire pour y planifier un projet exemplaire en matière d'urbanisme. Le PPU permettra de concevoir un projet en phase avec les meilleures pratiques en matière d'écoquartier. Il concrétisera dans un développement urbain les objectifs de développement durable et d'innovation de la Municipalité. Les atouts du secteur amélioreront la qualité de vie des futurs résidents. Les attraits seront à ce point rayonnants, qu'ils auront un pouvoir d'attraction dans l'ensemble de la région. La planification concertée mise sur la contribution de ses acteurs concernés pour créer un programme qui répond à leurs aspirations.

Au terme de son développement...

Le secteur de la 20^e Rue a su miser sur ses potentiels et est devenu un quartier modèle intégré au reste de la Municipalité. Le développement a su préserver une part importante de milieux naturels qui s'intègrent au cadre de vie. Le quartier constitue un amalgame du milieu naturel et du milieu urbain. Il contribue au sentiment d'appartenance des Zotiquiennes et Zoticiens et constitue un modèle exemplaire de développement éco-responsable.

Le milieu de vie y est complet, dynamique et adapté à une population diversifiée. Le réseau de parcs et espaces publics maximisent les rencontres. Réunissant les générations et les populations aux revenus variés, le quartier offre une gamme diversifiée de types de logements misant sur la qualité et la variété architecturale. Cette variété de logements confère au secteur une densité à échelle humaine qui maximise les ressources et diminue les coûts sans compromettre la qualité de vie des résidents.

Le long de la 20^e Rue, le développement d'un secteur mixte alliant commerces et services de proximité a défini un nouveau noyau commercial dynamique en plein cœur de la partie est de la Municipalité. L'ensemble des résidents en profite et y accède par une connexion optimale au niveau des transports actifs. Les rues du quartier constituent un environnement convivial pour les déplacements à pied et à vélo. La circulation automobile y est atténuée. L'accès à des modes de transport alternatifs réduit la dépendance à l'automobile des familles.

L'implantation et la construction des bâtiments respectent des critères de performances écologiques et les principes de développement durable ont servi d'assise aux différents projets. La qualité de l'architecture et des aménagements mettent en valeur une image et une signature propre à la communauté zotiquienne.

3.2 Orientations et objectifs

La vision de développement du secteur se traduit en 4 orientations qui permettront sa concrétisation. Inspirées des meilleures approches en termes de développement d'écoquartiers, ces orientations se déclinent en objectifs desquels découlent des principes d'aménagement, qui sont traduits dans le concept d'aménagement, et des moyens de mise en œuvre qui permettront l'atteinte des objectifs. Pour chacun des objectifs un ou plusieurs indicateurs de suivi sont définis afin d'assurer la mise en œuvre.



Orientation 1

Un quartier complet qui répond aux besoins d'une population diversifiée



Orientation 2

Un quartier attractif qui favorise l'appropriation citoyenne et le sentiment d'appartenance des Zotiquiennes et Zotiquiens



Orientation 3

Un quartier favorable aux modes de déplacements actifs et durables



Orientation 4

Un quartier écoresponsable en symbiose avec le milieu naturel

Orientation 1 Un quartier complet qui répond aux besoins d'une population diversifiée

Objectif 1

Assurer une diversité de typologie et d'offre résidentielle pour des ménages aux profils et aux revenus variés.

Les meilleures pratiques en termes d'écoquartier visent la mixité sociale. Pour ce, les projets doivent prévoir une offre résidentielle variée répondant aux besoins de tous les types de ménages potentiels : familles, étudiants, jeunes professionnels, aînés, etc. Au sein d'un quartier, on retrouvera donc différents types d'habitations, de tailles variées et de tenures variées. Les besoins des ménages d'aujourd'hui sont en constante évolution. Les retraités sont de plus en plus actifs et les jeunes ménages se sont vu imposer de nouvelles restrictions concernant l'accès à la propriété. Répondre à cette évolution de la demande signifie donc prévoir une offre résidentielle plus abordable pour les premiers acheteurs, une offre de plus grands logements adaptés aux familles et une offre répondant aux besoins et aspirations des personnes âgées.

À Saint-Zotique, les projections démographiques montrent pour les prochaines décennies une augmentation de la population âgée de plus de 60 ans et une croissance des groupes de population composant les jeunes familles et les premiers acheteurs. De plus, à l'heure actuelle la grande majorité des logements sur le territoire de la municipalité de Saint-Zotique est de type maison unifamiliale isolée. Le développement du quartier devra donc miser sur une approche diversifiée en termes d'habitations ce qui permettra de diversifier l'offre résidentielle de la municipalité et ce qui favorisera une absorption plus facile par le marché immobilier.

Principes d'aménagement

- Variété des types d'habitation (unifamiliale isolée, unifamiliale jumelée, unifamiliale en rangée, multifamiliale);
- Variété des grandeurs de logements;
- Diversité des modes de tenure (locatif, propriété, copropriété).



Stratégies de mise en oeuvre

- Adopter une politique de logements abordables et évaluer la possibilité de mettre en place des incitatifs pour encourager l'offre diversifiée de logements;
- Mettre en place un cadre réglementaire normatif favorisant la mixité du bâti (usages autorisés, normes de densité et d'implantation).



Indicateurs de suivi

- Types de logements construits (%)
- Valeur des logements possédés et loués
- Nombre de résidents par tranche d'âge et par tranche de revenu

Objectif 2

Assurer une mixité des usages pour un quartier qui répond aux besoins courants de la population en complémentarité avec le développement du carrefour 20/20 et le maintien des activités présentes sur la rue Principale.

L'approche des écoquartiers privilégie la mixité des activités permettant de réduire la longueur des déplacements et favorisant un dynamisme économique et social. En assurant la cohabitation de différentes activités au sein du quartier on permet une desserte en commerces et services de proximité pour les futurs résidents du quartier, mais aussi pour les résidents des milieux de vie adjacents. En plus de réduire la dépendance à l'automobile en permettant un accès piéton aux différents commerces et services courants, l'insertion d'activités commerciales et institutionnelles dans le tissu résidentiel maximise les lieux de rencontre et crée un environnement plus vivant.

La présence de la 20^e Rue, une nouvelle collectrice, qui sillonne la moitié de la Municipalité, au cœur du tissu urbain offre un potentiel de développement d'activités commerciales important dans le secteur. En y concentrant les activités, on s'assure de générer un cœur de quartier animé, central et accessible où les différentes activités complémentaires génèrent une synergie.



Secteur commercial animé



Mixité des activités



Principes d'aménagement

- Cœur de quartier mixte comportant une variété de commerces de proximité et des usages communautaires (garderie, école etc.);
- Mixité verticale avec des commerces au rez-de-chaussée des bâtiments.



Stratégies de mise en oeuvre

- Mettre en place un cadre réglementaire normatif favorisant la mixité des usages.



Commerce au rez-de-chaussée (mixité verticale)



Indicateurs de suivi

- Nombre de commerces et services courants

Objectif 3

Optimiser le développement du site tout en favorisant une densité à échelle humaine

Afin de créer un milieu de vie complet et de rentabiliser les équipements infrastructures et services, l'approche des écoquartiers mise sur la densité et la compacité du milieu bâti. L'atteinte d'une densité résidentielle brute élevée, permet de rentabiliser les investissements d'une municipalité en matière d'infrastructures et d'équipements et un nombre élevé de logements permet, avec un bassin de population suffisamment important, de soutenir l'activité commerciale qui participe à la qualité du milieu de vie.

La densité n'implique pas nécessairement une plus grande hauteur bâtie et les meilleures pratiques misent davantage sur une hauteur moyenne et un mélange des types d'habitation. Afin de favoriser une densité à échelle humaine où les résidents bénéficient d'une intimité et d'une qualité de vie optimale, on mise plutôt sur la compacité du bâti, soit la réduction de l'espace consacré aux rues et au stationnement, des parcelles de plus petite taille et de faibles marges avant et latérales. Pour un même nombre de logements, on se retrouve donc avec davantage de boisés, d'espaces naturels et d'espaces publics, tout en conservant des espaces privatifs en cours arrière des bâtiments.

Saint-Zotique profite d'une importante croissance de population prévue pour les prochaines années et d'une tendance de développement favorisant une diversification de l'offre en logement. Le développement du secteur sera l'occasion d'optimiser l'occupation du sol. Par ailleurs, un nombre plus important de logements sur une même superficie de terrain permet à la Municipalité de recueillir plus de taxes foncières et aux développeurs de réaliser leur projet tout en conservant un maximum d'espaces naturels ces derniers contribuant grandement à l'attrait et la valeur des logements dans un quartier.



Principes d'aménagement

- Atteinte d'une densité de population pouvant soutenir une offre commerciale de proximité et permettant de rentabiliser les infrastructures;
- Réduction de l'espace consacré aux rues et au stationnement;
- Réduction de la grandeur des lots et des marges avant et latérales;
- Priorisation des bâtiments contigus ou multifamiliaux de faible ou moyenne hauteur;
- Conservation d'espaces verts.



Stratégies de mise en oeuvre

- Mettre en place un cadre réglementaire normatif assurant la densification du site (lotissement, usage, implantation, hauteur, densité, aménagement des terrains et stationnements);
- Mettre en place des objectifs et critères favorisant une densité à échelle humaine (Implantation, volumétrie, gabarit, hauteur et aménagement des terrains et stationnements).

Densité et compacité

La densité est trop rapidement associée aux tours d'habitation des grandes villes, alors qu'elle peut, de diverses façons, s'incarner dans des quartiers familiaux et à l'échelle humaine.

Comme le montre l'illustration ci-après, la même densité résidentielle peut prendre différentes formes. Il est donc possible d'optimiser le développement tout en favorisant l'échelle humaine et la conservation d'espaces naturels en intégrant la notion de compacité.



Indicateurs de suivi

- Nombre de logements à l'hectare (log/ha)

Orientation 2

Un quartier attractif qui favorise l'appropriation citoyenne et le sentiment d'appartenance des zotiquiennes et zotiquiens

Objectif 1

Créer des lieux de rassemblements pour favoriser les échanges et les initiatives citoyennes

L'approche des écoquartiers mise sur le développement d'un milieu de vie inclusif, convivial où la qualité des espaces publics est d'une grande importance. Cela signifie pour le développement du quartier de prévoir un réseau d'espaces publics intergénérationnels bien répartis afin que les plus jeunes aient accès à des espaces récréatifs et que les plus âgés aient accès à un lieu de socialisation à distance de marche.

Des aménagements variés permettront à tous de trouver son compte et de profiter d'une vie de quartier tout au long de l'année. En outre, on mettra sur la création d'un cœur de quartier animé par l'aménagement d'une place publique rassembleuse facilement modulable pour la tenue d'événements divers.



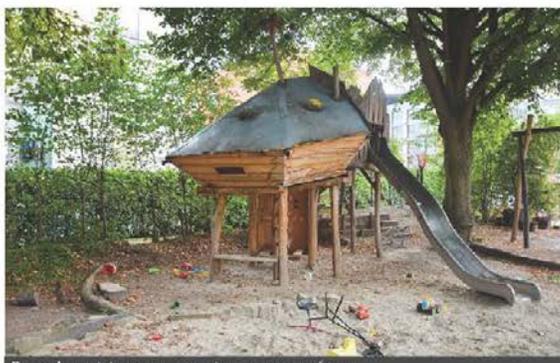
Principes d'aménagement

- Aménagement d'une place publique rassembleuse permettant la tenue d'événements;
- Aménagement d'un jardin communautaire;
- Aménagement de parcs de voisinages.



Stratégies de mise en oeuvre

- Mettre en place des objectifs et critères favorisant la planification d'espaces publics dans le projet de développement (lotissement);
- Prendre part et offrir des incitatifs à l'aménagement des espaces publics (parcs, place, mobilier);
- Assurer la programmation d'événements et d'activités.



Parc de voisinage avec jeux pour enfants



Jardin communautaire



Tenue d'activités et d'événements



Place publique rassembleuse



Indicateurs de suivi

- Part de la population profitant des espaces publics dans le quartier (%)

Objectif 2

Assurer la qualité de l'architecture et des aménagements dans le quartier

Les écoquartiers constituent des milieux de vie où la qualité de l'architecture et des aménagements contribuent au sentiment d'appartenance des résidents. L'intégration et l'implantation des bâtiments devront assurer une diversité et une qualité qui contribuera à la création d'un patrimoine bâti. Les meilleures approches favorisent l'implication d'architectes, même lorsque ce n'est pas obligatoire, l'utilisation de matériaux de qualité, l'implication d'un maximum de constructeurs, la limitation d'un même modèle de bâtiments. En outre, afin de contribuer à l'esthétisme des rues et des espaces publics, on prévoira des marges de recul adaptées en fonction de leur influence sur l'encadrement et on évitera les murs aveugles en privilégiant une ouverture sur la rue pour contribuer à l'animation et à la convivialité du domaine public.

L'aménagement des espaces publics et privés devra contribuer à la définition d'un environnement de qualité. On mettra donc la présence d'espaces verts et d'une végétation abondante et variée et sur le déploiement d'un mobilier et de matériaux distinctifs pour le quartier. Un éclairage de qualité assurera le sentiment de sécurité et contribuera à créer une ambiance. Enfin, assurer la qualité de l'aménagement impliquera une bonne gestion des espaces de stationnement en limitant l'espace dédié et en réduisant leur impact visuel.



Aménagements paysagers de qualité



Principes d'aménagement

- Variété des formes architecturales, des couleurs et des matériaux;
- Homogénéité de l'ensemble bâti;
- Réduction de l'impact visuel des stationnements;
- Qualité du domaine public, image de marque.



Implantation de maisons sur parc



Stratégies de mise en oeuvre

- Développer une image de marque et un plan directeur de design urbain pour le quartier;
- Prendre part et offrir des incitatifs à l'aménagement des espaces publics (parcs, place, mobilier);
- Mettre en place un cadre réglementaire normatif assurant la diversité et la qualité architecturale des constructions et de l'aménagement des terrains (matériaux, espaces verts, végétation, espaces de stationnement);
- Mettre en place des objectifs et critères favorisant la diversité et la qualité architecturale des constructions (volumétrie, couleurs, matériaux);
- Mettre en place des objectifs et critères favorisant la qualité de l'aménagement des terrains (aménagement des cours avants, aménagement des espaces de stationnement);
- Mettre en place des programmes et incitatifs pour assurer la présence d'aménagements paysagers (distribution de fleurs et de paillis).

Objectif 3

Assurer la bonne cohabitation des usages et des hauteurs à même le quartier et avec les secteurs adjacents

Le concept de densification et de mixité d'usage est souvent mal perçue par la population et même parfois par les promoteurs. Cette image se nourrit bien souvent de mauvaises représentations. La densité ne correspond pas à une forme urbaine spécifique et la présence de commerce de proximité peut très bien cohabiter avec un milieu résidentiel si les nuisances sont atténuées. Les meilleures approches des écoquartiers misent donc sur des bâtiments d'une hauteur respectant l'échelle humaine, sur la cohabitation d'usages compatibles et accordent une grande importance à la présence de parcs et à la conservation d'espaces naturels.

La compacité et la mixité des usages permet de dégager des terrains et des moyens financiers pour permettre l'aménagement d'espace vert de qualité

L'optimisation et la mixité d'occupation du sol impliquent toutefois de prendre en compte les nuisances générées par certaines formes bâties et par certains usages. Une attention devra donc être portée à la gestion des usages et des hauteurs, mais surtout à l'aménagement des terrains de manière à assurer une bonne cohabitation au sein du quartier et à atténuer les nuisances potentielles.



Principes d'aménagement

- Commerces et services de proximité de petite à moyenne superficie;
- Camouflage des stationnements, aire de chargement et aires de déchets;
- Conservation de l'intimité des logements;
- Gradation des hauteurs;
- Conservation de milieux boisés entre les bâtiments;
- Conservation d'espaces verts.



Stratégies de mise en oeuvre

- Mettre en place un cadre réglementaire normatif assurant la bonne cohabitation des usages et des hauteurs (usage, implantation, hauteur, densité, aménagement des terrains, stationnements et aires de chargements);
- Mettre en place des objectifs et critères favorisant la bonne cohabitation des usages et des hauteurs (implantation, volumétrie, gabarit, hauteur et aménagement des terrains et stationnements);



Quartier compact



Indicateurs de suivi

- Espaces verts privés et collectifs (ha)
- Mobilité des ménages (%)

Orientation 3 Un quartier favorable aux modes de déplacements actifs et durables

Objectif 1

Favoriser les déplacements actifs et lutter contre la dépendance à l'automobile

Favoriser la mobilité durable passe d'abord par une lutte contre la dépendance à l'automobile et la possibilité d'effectuer certains déplacements à pied ou à vélo. Les meilleures approches en termes d'écoquartiers visent à rendre les déplacements actifs le plus convivial et le plus sécuritaire possible. Cela signifie de réfléchir le réseau de rues et de sentiers de manière hiérarchisée et d'adapter les aménagements en conséquence. L'apaisement de la circulation par divers moyens : réduction de la largeur des rues, déviation de la circulation de transit, implantation de chicanes et d'avancées de trottoirs, etc, contribue à améliorer la sécurité et le confort des piétons et cyclistes et favorise un milieu de vie agréable où sont possibles les interactions de voisinage.

En outre, favoriser la mobilité active signifie de rendre accessible à distance de marche les différents services et commerces. Pour ce, on privilégie la réduction de la distance en favorisant un milieu de vie complet et mixte et en minimisant les détours pour les déplacements actifs par une trame de rues et de sentiers perméables.

Principes d'aménagement

- Hiérarchisation du réseau routier et réduction de la largeur des rues;
- Perméabilité et réseau de sentiers piétonniers et connexion à la route verte;
- Bonne gestion du stationnement;
- Implantation des bâtiments favorable aux transports actifs;
- Mixité des activités.



Enfin, la qualité des aménagements et du cadre bâti a un impact significatif sur le choix modal des individus. En effet, une forme urbaine qui encourage l'utilisation de l'automobile aura comme effet de dissuader l'utilisation d'autres modes de déplacements. L'implantation des bâtiments et l'aménagement des terrains contribuent à rendre un quartier marchable. En outre, les meilleures pratiques misent sur une bonne gestion des stationnements ce qui implique de réduire le nombre minimal de cases requis et de limiter la surface qui y est dédiée, favoriser les usages de l'automobile moins gourmands en stationnement telle que l'autopartage et viser un partage des cases.



Stratégies de mise en oeuvre

- Mettre en place un cadre réglementaire normatif et des objectifs et critères qui assurent le développement d'un environnement marchable (lotissement, aménagement des rues, usage, implantation des bâtiments, aménagement des terrains, exigences de stationnements);
- Favoriser le développement d'un service d'autopartage au sein du quartier.



Indicateurs de suivi

- Déplacements de moins de 800 mètres effectués en transport actifs (%)
- Taux de motorisation (auto/ménage)

Objectif 2

Assurer une accessibilité universelle à l'échelle locale et régionale

Si le développement du quartier répond à l'objectif de créer un milieu de vie adapté à tous, il est nécessaire de viser une accessibilité universelle à l'échelle du quartier, mais aussi au niveau de la Municipalité et même de la région. L'accessibilité universelle n'apparaît plus uniquement comme un moyen d'adapter l'environnement pour permettre l'accès à une minorité, mais bien comme une manière de penser l'espace pour toute personne étant tôt ou tard confrontée à une situation handicapante. Cette manière d'aborder l'accessibilité universelle signifie donc de penser nos aménagements pour répondre bien sûr au vieillissement de la population qui implique de plus en plus de gens à mobilité réduite, mais aussi pour l'ensemble de la population générale, qui un jour se promène avec une poussette, l'autre jour se déplace avec des bagages lourds et encombrants.



Principes d'aménagement

- Arrêt d'autobus à moins de 500 mètres des habitations;
- Aménagement convivial des arrêts d'autobus;
- Rues, espaces publics, commerces, services et habitations accessibles universellement.



Stratégies de mise en oeuvre

- Adopter un plan de mobilité durable;
- Collaborer avec l'autorité organisatrice de transport pour un circuit d'autobus avec arrêts le long de la 20^e Rue;
- Développer la fréquence et l'étendu du réseau d'autobus en collaboration avec l'autorité organisatrice de transport
- Aménagement convivial des arrêts d'autobus;
- Mettre en place des objectifs et critères favorisant l'accessibilité universelle des espaces publics et des bâtiments publics et privés.

Pour les choix d'aménagement cela signifie d'impliquer cette réflexion en amont lors de la construction des bâtiments ou lors de l'aménagement des terrains, des parcs, des espaces publics et des rues. En outre, assurer l'accessibilité universelle à grande échelle signifie offrir la possibilité aux groupes de personnes ne possédant pas d'automobile ou étant contraints de ne pas conduire de se déplacer pour réaliser ses activités quotidiennes. La présence d'un service de transport en commun efficace est donc essentielle en plus de contribuer à la diminution de la dépendance à l'automobile. La localisation d'un circuit d'autobus sur la 20^e rue et la présence d'arrêts d'autobus accessible et bien aménagés contribueront à offrir un service efficace pour le quartier.



Arrêt d'autobus



Indicateurs de suivi

- Rues, espaces publics, commerces, services et habitations accessibles aux personnes à mobilité réduite (%)
- Ménages ayant accès à un arrêt d'autobus à moins de 500 m (%)

Orientation 4 Un quartier écoresponsable en symbiose avec le milieu naturel

Objectif 1

Assurer la conservation et la mise en valeur des écosystèmes naturels et des milieux humides dans le secteur

Compte tenu des objectifs de développement durable dans lesquelles la Municipalité s'est engagée, il est nécessaire que le développement du quartier vise la conservation d'un maximum d'écosystème d'intérêt. La partie nord du secteur, comprend un milieu humide dont une grande partie constitue un milieu de conservation prévu au Plan de conservation de la Municipalité.

Le développement du quartier devra s'arrimer avec la protection de ce milieu dans lequel aucune construction ne sera autorisée. Le milieu humide et boisé préservé pourra être parcouru par un ou plusieurs sentiers accessibles depuis le nouveau milieu de vie ce qui favorisera sa mise en valeur et une connexion avec la route verte au nord du secteur.



Principes d'aménagement

- Conservation du milieu naturel protégé;
- Accès au milieu naturel pour la population;
- Protection du milieu humide et aménagement favorisant la mise en valeur de la faune et de la flore, la sensibilisation et l'éducation.



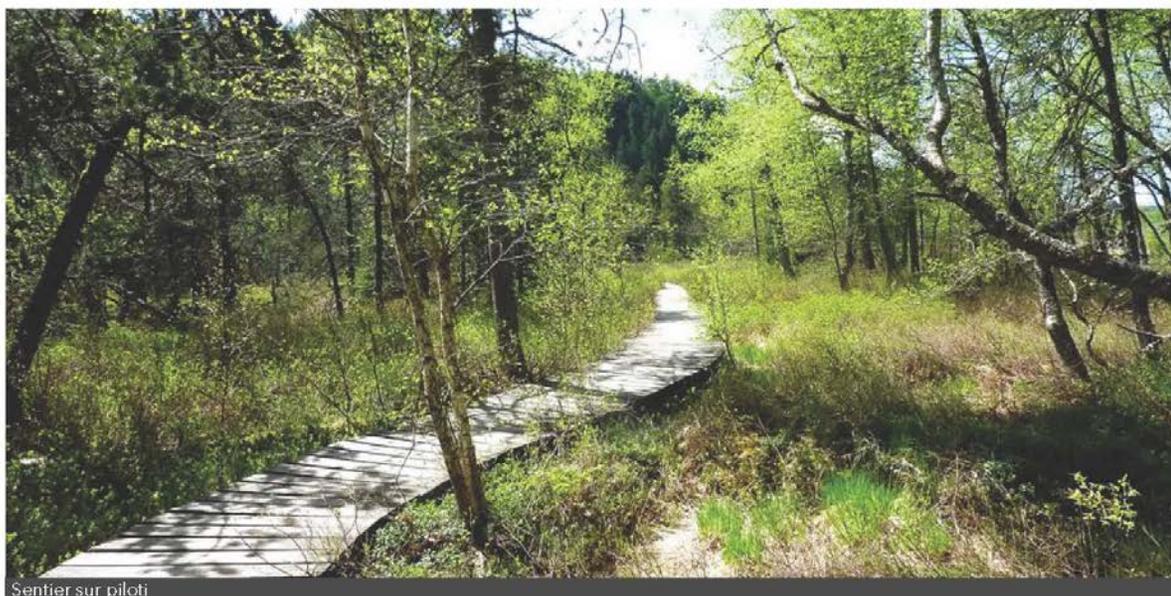
Stratégies de mise en oeuvre

- Mettre en place un cadre réglementaire normatif assurant la conservation du milieu naturel protégé et permettant sa mise en valeur;
- Prendre part et offrir des incitatifs à l'aménagement et la mise en valeur du milieu naturel (sentiers).



Indicateurs de suivi

- Milieu naturel conservé (ha)



Sentier sur piloti

Objectif 2

Assurer la présence d'un couvert végétal et d'espaces verts dans le quartier

L'approche des écoquartiers vise la conservation d'un maximum d'espaces verts à même le quartier. Ces milieux naturels peuvent ainsi répondre à plusieurs objectifs, tel que favoriser la gestion des eaux de pluies, insonoriser le quartier contre diverses sources de bruits, et diminuer les effets d'îlots de chaleur. Par ailleurs, être exposé régulièrement à des milieux naturels et verts, qu'ils prennent la forme de parcs, de noues ou de milieux naturels non-aménagés contribue au bien-être des citoyens et à une amélioration de la qualité de vie pour tous.

Le secteur du PPU compte une importante superficie boisée et une partie du milieu humide qui ne bénéficie pas d'un statut de protection au Plan de conservation des milieux humides. Le développement du quartier devra favoriser le maintien d'un maximum de ces milieux que ce soit par conservation ou par intégration dans le secteur construit. En laissant pénétrer la flore et la faune à l'intérieur du milieu urbanisé on soulignera son importance et sa relation avec le quartier.

En outre, bénéficiant d'arbres matures sur une grande partie du secteur, il sera nécessaire d'adopter des stratégies de développement et de construction qui minimise le remblai et la coupe d'arbre sur les terrains.



Principes d'aménagement

- Coulées vertes et conservation d'espaces naturels dans le quartier;
- Conservation des arbres lors de la construction des bâtiments;
- Plantation d'arbres sur terrain privés et sur rue;
- Favoriser l'approche biophilique de connexion avec la nature.



Stratégies de mise en oeuvre

- Mettre en place un cadre réglementaire normatif et des objectifs et critères qui favorisent un lotissement de conservation et qui assurent la préservation d'un maximum d'arbres matures;
- Mettre en place un cadre réglementaire normatif et des objectifs et critères qui favorisent la foresterie urbaine (aménagement des terrains et des stationnements);
- Mettre en place un programme et des incitatifs pour la plantation d'arbres sur les terrains publics et privés.



Indicateurs de suivi

- Superficie d'espaces verts (ha)
- Superficie du couvert végétal (%)

Objectif 3

Assurer une gestion optimale des eaux de pluie et limiter la consommation d'eau potable

Afin de favoriser la constitution d'un milieu de vie écoresponsable, le développement du quartier devra viser une saine gestion de l'eau potable et des eaux pluviales. Pour ce, on mettra principalement sur des pratiques de gestion optimale des eaux pluviales (PGO). Les PGO ont comme premier avantage de diminuer la pression de la nouvelle urbanisation sur les infrastructures municipales. Les eaux de ruissellement sont traitées à la source, l'infiltration et l'évapotranspiration diminuent les volumes d'eau à traiter et la renaturalisation du parcours de l'eau contribue au paysage et à la qualité du milieu de vie.

On favorisera donc les noues paysagères et les bassins de rétention pour la captation des eaux de pluie. De plus, les meilleures approches visent à limiter les surfaces imperméables par l'aménagement de stationnements écologiques et de toits verts sur les bâtiments. Puis dans le but de réduire la consommation d'eau potable des ménages, on encouragera la mise en place de systèmes de récupération des eaux de pluie. Cela consiste en un système de collecte et de stockage de l'eau pluviale, afin de l'utiliser ultérieurement. En plus de servir à arroser les jardins, l'eau récupérée peut être utilisée pour des usages domestiques ne nécessitant pas d'eau potable comme les toilettes.

Enfin, on encouragera la réduction de la consommation d'eau potable avec des équipements efficaces, tel que des toilettes, robinets et pommes de douches à faible débit et par des systèmes de récupération des eaux grises.



Principes d'aménagement

- Pratiques de gestion optimale des eaux pluviales avec noues paysagères et bassin de rétention;
- Réduction des surfaces minéralisées;
- Récupération des eaux de pluie et des eaux grises;
- Promouvoir les toilettes, pomme de douche et robinet à faible débit.

Stratégies de mise en oeuvre

- Mettre en place un cadre réglementaire normatif et des objectifs et critères qui assurent une saine gestion de l'eau potable et des eaux pluviales;
- Mettre en place un programme et des incitatifs pour la construction de bâtiments durables et pour le respect de critères LEED;
- Assurer une communication et une sensibilisation concernant les bonnes pratiques de gestion de l'eau.

Indicateurs de suivi

- Superficie gérée à la source ou en biorétention (%)
- Surface minéralisée (%)
- Bâtiments satisfaisant aux critères de bâtiments durables concernant la gestion de l'eau (%)
- Bâtiments homologués ou certifiés

Objectif 4 Limiter la consommation d'énergie

Le développement du quartier devra se positionner comme leader en termes de réduction de la consommation d'énergie.

Au niveau de la conception du quartier et de la construction des bâtiments, cela signifie favoriser l'ensoleillement, l'éclairage naturel et lorsque possible, la captation de l'énergie solaire. On encouragera la construction de bâtiments respectant les normes modernes quant à leur enveloppe et à leur isolation thermique. De plus, les technologies d'éclairage et d'appareils électro-ménagers énergétiquement efficaces seront favorisés afin de réduire la consommation des ménages, mais aussi du quartier en entier.

Principes d'aménagement

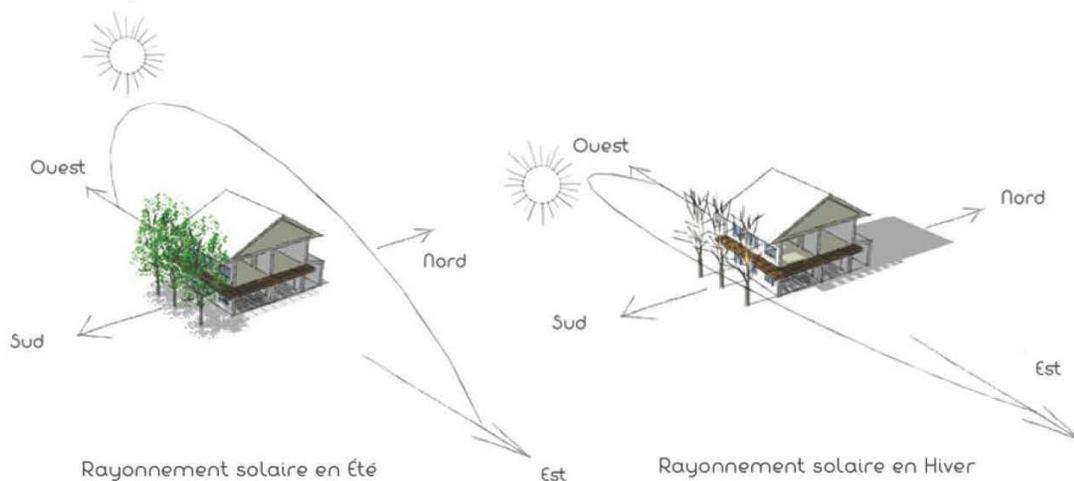
- Implantation vers le sud favorisant l'ensoleillement et le chauffage passif
- Captage de l'énergie solaire
- Exigences relatives à l'enveloppe et à l'isolation des bâtiments
- Promouvoir les bonnes pratiques relatives à l'éclairage et l'optimisation énergétique des appareils ménagers

Stratégies de mise en oeuvre

- Mettre en place un cadre réglementaire normatif et des objectifs et critères qui assurent une réduction de la consommation d'énergie des ménages;
- Mettre en place un programme et des incitatifs pour la construction de bâtiments durables et pour le respect de critères LEED;
- Assurer une communication et une sensibilisation concernant les bonnes pratiques de consommation d'énergie.

Indicateurs de suivi

- Bâtiments satisfaisant aux critères de bâtiments durables concernant la gestion de l'énergie (%)
- Consommation électrique des bâtiments
- Bâtiments homologués ou certifiés



La maison passive et l'ensoleillement

Objectif 5

Assurer une réduction de la production de déchets et une bonne gestion des matières résiduelles

La réduction des matières résiduelles est une responsabilité partagée par tous, mais il existe certaines pratiques qui peuvent être mise en place au niveau communautaire pour y contribuer.

Au niveau du développement du quartier, une attention sera portée à la gestion des matières résiduelles. On favorisera le compostage domestique et la réutilisation du compost dans le quartier. L'emplacement des bacs à déchets communautaires sera optimisée.

Enfin, au niveau de la construction des bâtiments, on encouragera l'utilisation des matériaux recyclés et l'adoption d'un plan de gestion des déchets de construction par les constructeurs.



Principes d'aménagement

- Réduction des déchets de construction
- Gestion optimale des matières résiduelles dans le quartier

Stratégies de mise en oeuvre

- Mettre en place des objectifs et critères qui assurent la bonne gestion des matériaux de construction;
- Mettre en place un programme et des incitatifs pour le compostage à domicile;
- Assurer une communication et une sensibilisation concernant les bonnes pratiques de gestion des déchets.

Indicateurs de suivi

- Constructions ayant un plan de gestion des déchets de construction (%)
- Ménages pratiquant le compostage et le recyclage (%)
- Tonnage moyen annuel des déchets

4. LE CONCEPT D'AMÉNAGEMENT

4.1 Présentation du concept

Le concept retenu s'appuie sur les divers principes d'aménagement énoncés pour les quatre orientations.

La trame

Deux principaux liens permettent l'accès et la circulation dans le secteur dont un qui connecte directement avec la 16e Avenue. À l'intérieur de ces distributrices, un retrouve une trame qui vise une orientation solaire en maximisant les façades de bâtiments au plein sud. Les liens de desserte locale sont aménagés en rues partagées où la circulation est apaisée laissant place à un environnement sécuritaire.

Le coeur du quartier

Le concept prévoit un cœur de quartier mixte et dense desservi par un arrêt du circuit d'autobus où prendront place des commerces et services courants. Des liens piétons y convergent et connectent les secteurs adjacents ainsi que la Route verte au nord.

La conservation des milieux naturels

Le concept prévoit la conservation du milieu naturel protégé au nord du site. Aux abords de ce site un développement résidentiel intégré à l'environnement est visé. C'est à dire que la conservation des boisés sera maximisée, on limitera l'emprise au sol des bâtiments et on favorisera les stationnements intérieurs. Des coulées vertes pénètrent le quartier et des liens piétons, sous forme de parc linéaire et suivant un tracé radial à partir du cœur du quartier, permettent de donner accès à ce dernier, à la vaste ceinture d'espaces naturels et au Parc Quatre Saisons.

Le réseau d'espaces publics

Les rues partagées sont traités comme des espaces publics et participent au réseau de lieux de rassemblement du secteur. Le principal est la place publique au niveau du cœur de quartier. Des plus petits parcs de voisinage ponctuent le territoire.

Le développement résidentiel

Les sous-secteurs résidentiels suivront une gradation. Ceux bordant les quartiers existants viseront un développement de plus faible densité tandis que près du cœur mixte on visera une plus forte occupation du sol.

Le concept



4.2 Le scénario d'aménagement



4.3 Le concept d'aménagement des rues et la gestion de la circulation

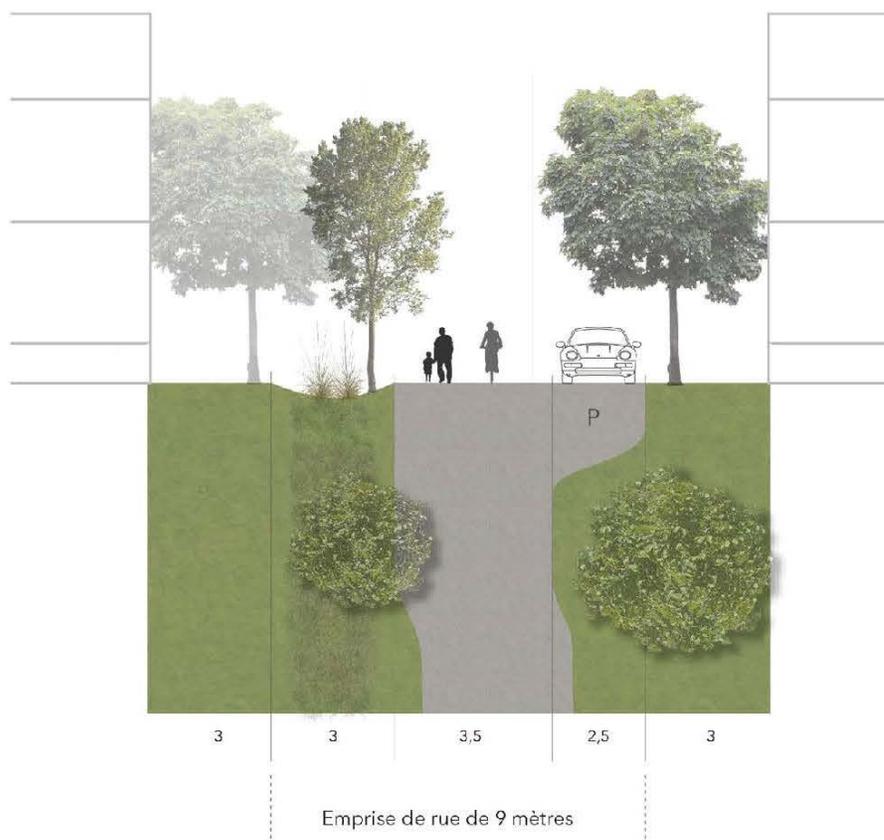
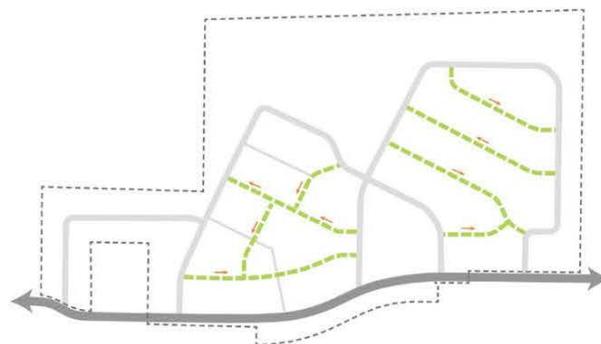
La distributrice

- Espace de circulation dédié pour les piétons;
- Chaussée partagée avec les cyclistes;
- Voies de circulation étroite (3m) pour assurer la réduction de la vitesse;
- Alternance d'espaces de stationnement sur rue;
- Gestion des eaux pluviales par noues paysagères sur les deux cotés.



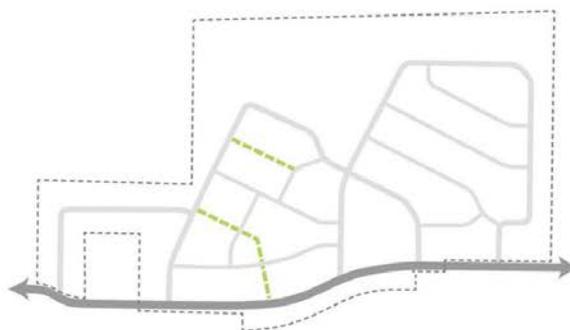
La rue partagée

- Espace de circulation partagé par tous les modes;
- Sens unique
- Voies de circulation étroite (3,5m) et sinueuse pour assurer la réduction de la vitesse;
- Alternance d'espaces de stationnement sur rue;
- Gestion des eaux pluviales par noues paysagères sur un côté.



La rue parc

- Neuf mètres d'emprise;
- Sentier piéton de 3 mètres minimum accessible aux véhicules d'urgence;
- Gestion des stationnement dans les garages sous les terrasses.



L'allée d'accès

- Allée pour permettre l'accès au garage par la cour arrière;
- Stationnement au rez-de-chaussée arrière des bâtiments.



4.4 Les typologies de bâtiments et l'implantation



■ La maison unifamiliale isolée

- Secteur résidentiel de faible densité
- Parcelle étroite
- Faible marge avant
- Stationnement en cour latérale





■ La maison unifamiliale jumelée

- Secteur résidentiel de faible et moyenne densité
- Parcelle étroite
- Faible marge avant
- Stationnement en cour latérale





■ La maison en rangée

- Secteur résidentiel de moyenne densité
- Faible marge avant.
- Stationnement partagé en cour latérale





■ La maison en rangée compacte

- Secteur résidentiel compact et secteur mixte
- Faible marge avant
- Implantation sur parc ou sur rue
- Stationnement au rez-de-chaussée arrière des bâtiments et allée de circulation commune sous les balcons.





■ Le multiplex

- Secteur résidentiel de moyenne densité et secteur résidentiel compact
- Bâtiment et façade adapté aux lots en coin
- Faible marge avant et latérale
- Stationnement partagé en cour arrière





■ Le multifamilial

- Secteur résidentiel intégré à l'environnement
- Grands terrains boisés
- Conservation d'un maximum de milieux naturels
- Stationnement en sous-terrain
- 4 - 6 étages





■ Le bâtiment commercial mixte

- Secteur mixte
- Implantation sur place publique ou sur rue
- Commerce au rez-de-chaussée et étages résidentiels
- Faible marge avant et latérale
- Stationnement partagé en cour arrière ou latérale



Synthèse du scénario d'aménagement



5. STRATÉGIES DE MISE EN OEUVRE

5.1 Affectation détaillée du sol et densité d'occupation

Le PPU précise la répartition des usages, les hauteurs minimales et maximales et les densités d'occupation du sol en fonction de la vision, des orientations et des objectifs précédemment énoncés.

Six affectations du sol ont été définies. Les plans et les tableaux présentés ci-après indiquent, pour chaque affectation du sol, les usages, les hauteurs et les densités d'occupation du sol autorisés.

Affectation	Superficie (ha)
Conservation	4,6
Habitation de faible densité	8,0
Habitation de moyenne densité	14,3
Habitation de haute densité	4,5
Publique et communautaire	0,7
Mixte	2,2

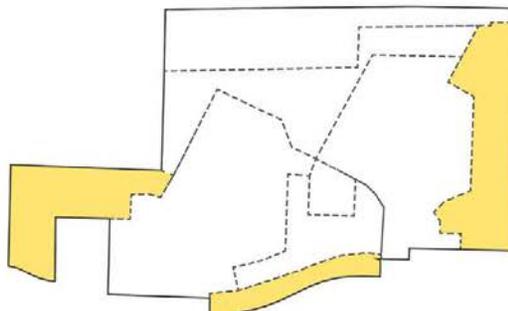
Affectation

- Conservation
- Habitation de faible densité
- Habitation de moyenne densité
- Habitation de haute densité
- Publique et communautaire
- Mixte



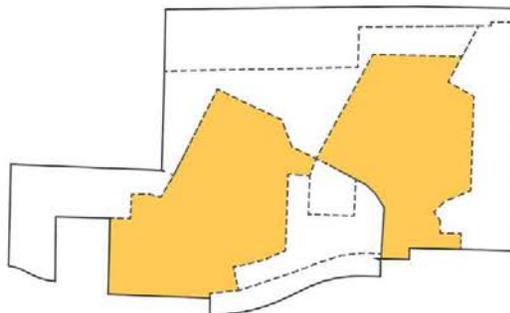
Affectation habitation de faible densité

Usages
Dominants <ul style="list-style-type: none"> ▪ H-1 Unifamiliale isolée ▪ H-2 Unifamiliale jumelée Complémentaire <ul style="list-style-type: none"> ▪ H-4 Bifamiliale isolée
Hauteur
Minimale <ul style="list-style-type: none"> ▪ 1 étage Maximale <ul style="list-style-type: none"> ▪ 2 étages
Densité d'occupation brute
Densité faible (15 log./ha)



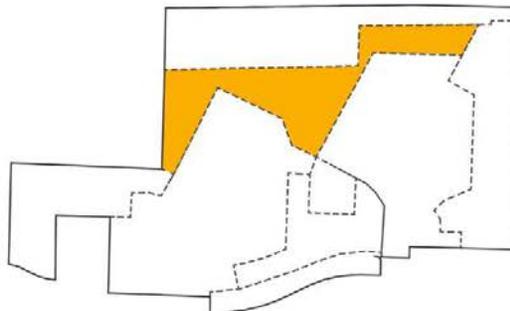
Affectation habitation de moyenne densité

Usages
Dominants <ul style="list-style-type: none"> ▪ H-3 Unifamiliale en rangée ▪ H-6 Multifamiliale ▪ P-3 Parc et espace vert Complémentaires <ul style="list-style-type: none"> ▪ H-2 Unifamiliale jumelée ▪ H-4 Bifamiliale isolée ▪ H-5 Trifamiliale isolée
Hauteur
Minimale <ul style="list-style-type: none"> ▪ 2 étages Maximale <ul style="list-style-type: none"> ▪ 3 étages
Densité d'occupation brute
Densité moyenne (20 - 25 log./ha)



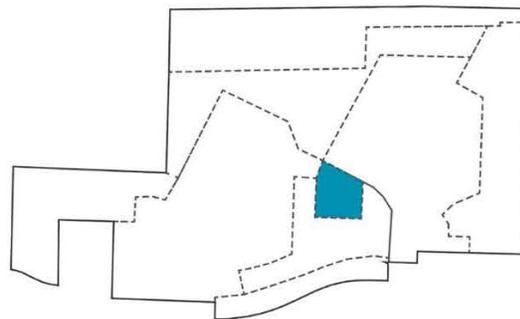
Affectation habitation de haute densité

Usages
Dominants <ul style="list-style-type: none"> ▪ H-6 Multifamiliale Complémentaires <ul style="list-style-type: none"> ▪ P-3 Parc et espace vert
Hauteur
Minimale <ul style="list-style-type: none"> ▪ 3 étages Maximale <ul style="list-style-type: none"> ▪ 6 étages
Densité d'occupation brute
Densité haute (40 - 60 log./ha)



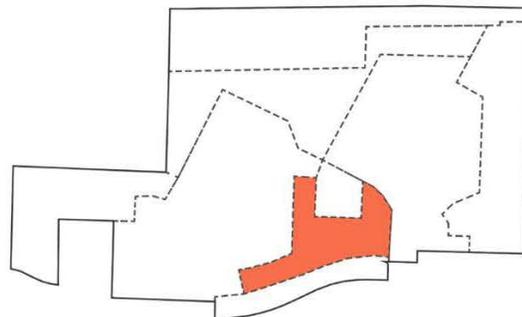
Affectation publique et communautaire

Usages
Dominants
▪ P-1 Public et communautaire
Complémentaires
▪ P-3 Parc et espace vert
Hauteur
Minimale
▪ 1 étage
Maximale
▪ 3 étages



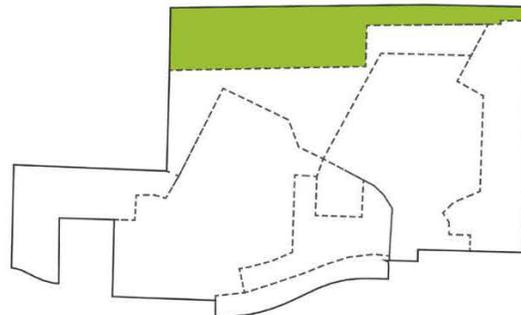
Affectation mixte

Usages
Dominants
▪ C-1 Accommodation
▪ C-6 Restauration
▪ H-3 Unifamiliale en rangée
▪ H-6 Multifamiliale
▪ P-3 Parc et espace vert
Complémentaires
▪ C-2 Détail, administration et service
▪ H-2 Unifamiliale jumelée
▪ H-4 Bifamiliale isolée
▪ H-5 Trifamiliale isolée
Hauteur
Minimale
▪ 2 étages
Maximale
▪ 4 étages
Densité d'occupation brute
Densité faible (15 log./ha)



Affectation conservation

Usages
Dominant
▪ CN-1 Conservation
Complémentaire
▪ R-1 Récréation légère



S.U.	Service d'urbanisme
S.T.	Services techniques
S.C.	Service des communications
S.L.	Service des loisirs
D.G.	Direction générale
AOT	Autorité organisatrice de transport

5.2 Plan d'action

Action	Responsable	Partenaire	Priorité		
			1	2	3
PLAN, POLITIQUE, PROGRAMME ET PARTENARIAT					
Adopter une politique de logements abordables et évaluer la possibilité de mettre en place des incitatifs pour encourager l'offre diversifiée de logements	S.U.			X	
Développer une image de marque et un plan directeur de design urbain pour le quartier	S.U., S.C.			X	
Mettre en place des programmes et incitatifs pour assurer la présence d'aménagements paysagers (distribution de fleurs et de paillis)	S.U., S.C.				X
Assurer la programmation d'événements et d'activités	S.L.				X
Adopter un plan de mobilité durable	S.U.			X	
Favoriser le développement d'un service d'autopartage au sein du quartier	S.U., D.G.				X
Collaborer avec l'autorité organisatrice de transport pour une bonification de l'offre de transport en commun et pour un circuit d'autobus avec arrêts le long de la 20 ^e Rue	S.U., D.G.	AOT		X	
Développer la fréquence et l'étendu du réseau d'autobus en collaboration avec l'autorité organisatrice de transport	S.U., D.G.	AOT			
Mettre en place un programme et des incitatifs pour la plantation d'arbres sur les terrains publics et privés	S.U.			X	
Mettre en place un programme et des incitatifs pour la construction de bâtiments durables et pour le respect de critères LEED	S.U.			X	
Assurer une communication et une sensibilisation concernant les bonnes pratiques de gestion de l'eau	S.C.				X
Mettre en place un programme et des incitatifs pour le compostage à domicile	S.U.				X
Assurer une communication et une sensibilisation concernant les bonnes pratiques de consommation d'énergie	S.C.				X
Assurer une communication et une sensibilisation concernant les bonnes pratiques de gestion des déchets	S.C.				X
PROJET D'IMMOBILISATION					
Prendre part et offrir des incitatifs à l'aménagement des espaces publics (parcs, place, mobilier)	S.U., S.L., S.T.			X	
Aménager les arrêts d'autobus	S.T.	AOT			X
Prendre part et offrir des incitatifs à l'aménagement et la mise en valeur du milieu naturel (sentiers)	S.U., S.L., S.T.			X	

Modification réglementaire	Responsable	Partenaire	Priorité		
			1	2	3
RÈGLEMENT DE ZONAGE					
Mettre en place un cadre réglementaire normatif favorisant la mixité du bâti (usages autorisés, normes de densité et d'implantation)	S.U.		X		
Mettre en place un cadre réglementaire normatif favorisant la mixité des usages	S.U.		X		
Mettre en place un cadre réglementaire normatif assurant la densification du site (usage, implantation, hauteur, densité, aménagement des terrains et stationnements)	S.U.		X		
Mettre en place un cadre réglementaire normatif assurant la bonne cohabitation des usages et des hauteurs (usage, implantation, hauteur, densité, aménagement des terrains, stationnements et aires de chargements)	S.U.		X		

Modification réglementaire	Responsable	Partenaire	Priorité		
			1	2	3
Mettre en place un cadre réglementaire normatif assurant la diversité et la qualité architecturale des constructions et de l'aménagement des terrains (matériaux, espaces verts, végétation, espaces de stationnement)	S.U.		X		
Mettre en place un cadre réglementaire normatif qui assure le développement d'un environnement marchable (usage, implantation des bâtiments, aménagement des terrains, exigences de stationnements)	S.U.		X		
Mettre en place un cadre réglementaire normatif assurant la conservation du milieu naturel protégé et permettant sa mise en valeur	S.U.		X		
Mettre en place un cadre réglementaire normatif qui favorise un lotissement de conservation et qui assurent la préservation d'un maximum d'arbres matures	S.U.		X		
Mettre en place un cadre réglementaire normatif qui favorise la foresterie urbaine (aménagement des terrains et des stationnements)	S.U.		X		
RÈGLEMENT SUR LES PIIA					
Mettre en place des objectifs et critères favorisant une densité à échelle humaine (implantation, volumétrie, gabarit, hauteur et aménagement des terrains et stationnements)	S.U.		X		
Mettre en place des objectifs et critères favorisant la bonne cohabitation des usages et des hauteurs (implantation, volumétrie, gabarit, hauteur et aménagement des terrains et stationnements)	S.U.		X		
Mettre en place des objectifs et critères favorisant la planification d'espaces publics dans le projet de développement (lotissement)	S.U.		X		
Mettre en place des objectifs et critères favorisant la diversité et la qualité architecturale des constructions (volumétrie, couleurs, matériaux)	S.U.		X		
Mettre en place des objectifs et critères favorisant la qualité de l'aménagement des terrains (aménagement des cours avants, aménagement des espaces de stationnement)	S.U.		X		
Mettre en place des objectifs et critères qui assurent le développement d'un environnement marchable (lotissement, aménagement des rues, usage, implantation des bâtiments, aménagement des terrains, exigences de stationnements)	S.U.		X		
Mettre en place des objectifs et critères favorisant l'accessibilité universelle des espaces publics et des bâtiments publics et privés	S.U.		X		
Mettre en place des objectifs et critères qui favorisent un lotissement de conservation et qui assurent la préservation d'un maximum d'arbres matures (implantation des bâtiments, aménagement des terrains)	S.U.		X		
Mettre en place des objectifs et critères qui favorisent la foresterie urbaine (aménagement des terrains et des stationnements)	S.U.		X		
Mettre en place des objectifs et critères qui assurent une saine gestion de l'eau potable et des eaux pluviales (aménagement des terrains et des stationnements)	S.U.		X		
Mettre en place des objectifs et critères qui assurent une réduction de la consommation d'énergie des ménages (implantation et architecture des bâtiments)	S.U.		X		
Mettre en place des objectifs et critères qui assurent la bonne gestion des matériaux de construction	S.U.		X		
RÈGLEMENT DE LOTISSEMENT					
Mettre en place un cadre réglementaire normatif permettant la densification du site; (dimensions minimales de terrain, largeurs minimales des rues)	S.U.		X		
RÈGLEMENT DE CONSTRUCTION					
Mettre en place un cadre réglementaire normatif qui permet une saine gestion de l'eau potable et des eaux pluviales	S.U.		X		
Mettre en place un cadre réglementaire normatif qui permet une réduction de la consommation d'énergie des ménages	S.U.		X		



ANNEXE 5

PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME – SECTEUR EST

1. LE CONTEXTE DE PLANIFICATION

Un programme particulier d'urbanisme (PPU) permet d'établir les objectifs d'aménagement du territoire pour un secteur qui suscite une attention particulière selon le contexte par le conseil municipal.

Le présent PPU concerne le Secteur est de la Municipalité qui constitue un des grands secteurs à potentiel de développement du territoire de la Municipalité. Il s'agit d'une des entrées de la Municipalité via la rue Principale à l'est.

Le territoire comprend un secteur déjà construit, dont certains terrains présentent un potentiel de redéveloppement ainsi que des terrains vacants en attente de développement.

On retrouve sur le territoire une mixité d'usages, principalement le long de la rue Principale et une mixité de typologies de bâtiments. Le prolongement de la 20e Rue projeté, qui sillonnera la moitié de la municipalité, d'est en ouest, s'y retrouve en plein cœur. Le territoire compte la présence de l'école Léopold-Carrière, située sur la limite avec la Municipalité de Les Coteaux ainsi que le projet du Parc des Générations, situé au nord du secteur et connectant directement avec le corridor écologique prévu le long de l'autoroute 20.

Le secteur assujéti au présent PPU s'inscrit dans un contexte stratégique ayant le potentiel de contribuer au dynamisme et à la qualité de vie de la communauté zotiquienne.

On y retrouve à l'heure actuelle une forte pression de développement et, comme dans l'ensemble de la région péri-métropolitaine de Montréal, une tendance vers la densification des milieux de vie répondant aux orientations d'aménagement du gouvernement provincial.

Le présent PPU vise donc à définir une vision de développement durable, innovante pour ce secteur stratégique de la municipalité. Le PPU permettra d'orienter les décisions municipales futures et d'encadrer les différents acteurs du développement afin que de minimiser les impacts sur les milieux existants et de contribuer au maximum à la qualité de vie des zotiquiens. Pour ces raisons, il appert qu'une planification par la Municipalité s'avère essentielle en amont des projets d'aménagement et de développement à venir, laquelle sera complétée par la réglementation d'urbanisme, incluant des objectifs et critères d'évaluation des projets via le Règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale.

Divers documents de planification encadrent l'élaboration du présent PPU. Le plan d'urbanisme énumère divers objectifs auxquels la planification détaillée du secteur doit répondre, tels que l'optimisation des équipements publics et communautaires et le développement des quartiers selon des principes d'optimisation coûts/bénéfices, d'harmonisation des usages et de diversification des types d'habitation. En outre, la Municipalité a adopté en 2016 un Plan de développement économique (PDE) ainsi qu'un Plan d'actions en développement durable (PADD) qui définissent des stratégies auxquelles prend part la présente planification, tels que le dynamisme économique, la diversification de l'offre en logement et la protection de l'environnement.

Le territoire d'application du PPU du Secteur est est identifié sur le plan 1 suivant. Il est circonscrit à l'est par la limite de la Municipalité et à l'ouest par le secteur construit le long de la 10e et de la 11e Avenue incluant une bande de terrain le long de la 20e Rue rejoignant le secteur du PPU de la 20e Rue (écoquartier) et quelques terrains le long de la rue Principale. Du nord au sud, le territoire prend place entre l'Autoroute 20 et le Lac Saint-François.

Plan 1 : Limite du PPU Secteur Est



Source : Google Map, 2018

Note : Pour délimitation exacte du PPU, voir plan « Affectations du sol »

2. LES PRINCIPAUX ENJEUX

Les principaux enjeux du Secteur est sont les suivants :

- A. Le potentiel de développement et de redéveloppement du secteur et la pression immobilière qu'on y retrouve;
- B. La demande pour des typologies d'hébergement variées et adaptées aux changements démographiques (vieillesse de la population);
- C. L'encadrement du projet d'habitation collective et l'optimisation des retombées pour le milieu;
- D. La compatibilité des usages à l'environnement naturel et au cadre bâti existant;
- E. La disponibilité de grands espaces (terrains), riverains et non riverains;
- F. La mise en valeur du Lac Saint-François et de ses berges pour les résidents;
- G. La fluidité et la sécurité des déplacements véhiculaires dans le secteur;
- H. Le prolongement de la 20^e Rue, d'est en ouest, qui deviendra un axe structurant dans la Municipalité;
- I. La consolidation et le prolongement du réseau cyclable existant;
- J. La présence de caractéristiques naturelles et l'évaluation ministérielle qui sera faite, au cas par cas, selon l'évolution du développement dans le Secteur est;
- K. La préservation d'un corridor écologique en bordure de l'Autoroute 20;
- L. La desserte en infrastructures à prévoir pour le développement;
- M. Les défis de la planification en amont de dépôt de projet précis par les propriétaires.

3. LES PRINCIPAUX OBJECTIFS D'AMÉNAGEMENT

Afin d'encadrer l'aménagement et le développement du Secteur est, le conseil municipal énonce les principaux objectifs d'aménagement suivants :

- a) Énoncer, pour les parties potentiellement vouées à un aménagement et un développement, les vocations dominantes à privilégier, à savoir :
- Pôle mixte (résidentiel et commercial) (secteur 1)
 - Pôle habitation haute densité (secteur 2)
 - Pôle habitation faible densité (secteur 3)
 - Pôle récréatif (secteur 4)
 - Pôle récréatif riverain (secteur 5)
 - Pôle institutionnel (secteur 6)

- b) Modifier le Règlement de zonage, le Règlement de construction, le Règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale et le Règlement relatif à la gestion des règlements d'urbanisme pour encadrer le développement;

c) Maintenir les vocations résidentielles existantes et assurer un développement harmonieux pour les secteurs adjacents aux secteurs existants;

- d) Assurer la cohérence du développement en termes de hauteur et de gabarit pour les secteurs à développer lorsqu'adjacents aux secteurs existants;
- e) Prévoir des possibilités d'accès au Lac Saint-François, une promenade riveraine et des percées visuelles encadrant les vues d'intérêt et l'aménagement d'espaces publics (place publique, parc, halte, etc.);
- f) Favoriser le réaménagement et la densification de la rue Principale pour favoriser le développement d'un milieu mixte et dynamique favorable aux transports actifs;
- g) Assurer la compatibilité des usages entre le secteur de développement et les secteurs existants;
- h) Exiger le développement et la consolidation du réseau cyclable municipal et des liens piétonniers dans le développement, afin d'assurer les déplacements actifs sécuritaires;
- i) Assurer l'accessibilité universelle lors de l'aménagement et du réaménagement des espaces publics
- j) Prévoir des critères pour assurer une architecture de qualité et une harmonie d'ensemble tout en favorisant une diversité de formes et de matériaux;
- k) Prévoir des critères pour assurer la mise en place d'espaces verts et d'aménagement de végétaux généreux sur les espaces privés et publics;
- l) Encourager des initiatives de développement durable;
- m) Exiger des études préalables au développement pour évaluer l'impact sur le paysage et sur les infrastructures municipales, par exemple :
- Une évaluation de l'impact du développement de la zone sur les équipements publics (services municipaux, éducation, loisirs, terrains de jeux, etc.). Cette évaluation doit permettre d'identifier la demande anticipée et, le cas échéant, planifier l'offre d'équipements publics en conséquence;
 - Une évaluation de l'impact du développement de la zone sur les infrastructures municipales (alimentation et desserte par l'aqueduc et l'égout, etc.). Cette évaluation doit permettre d'identifier la demande anticipée et, le cas échéant, les travaux municipaux qui seront requis;
 - Une évaluation de l'impact sur le paysage pour la construction de tout bâtiment de plus de 4 étages. Cette évaluation doit inclure une simulation de l'effet visuel depuis différents points de vue à partir de la voie publique et depuis le Lac Saint-François et doit permettre d'évaluer le bienfondé du projet en termes de hauteur et de gabarit;
 - Exiger une étude d'impact sur l'ensoleillement pour la construction de tout bâtiment de plus de 4 étages. Cette évaluation doit permettre d'évaluer l'impact pour les secteurs adjacents et d'évaluer le bienfondé du projet en termes de hauteur et de gabarit.

Plan 2 : Les pôles d'aménagement et de développement



Source : Google Map, 2018

Note : Pour délimitation exacte des pôles et des zones, voir le plan de zonage

Plan 3 : Le concept d'aménagement



Source : Google Map, 2018

4. LES OBJECTIFS SPÉCIFIQUES D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT

Pour chacun des pôles d'aménagement et de développement (plans 2 et 3), le conseil municipal énonce des objectifs spécifiques d'aménagement. Les images de référents suivants illustrent le développement visé pour les pôles.

a) Pôle mixte (résidentiel et commercial) – Secteur 1

L'aménagement et le développement du secteur 1 « Pôle mixte (résidentiel et commercial) », lequel correspond aux zones 164M, 165M, 171M, 176M et 181M au plan de zonage joint à l'annexe 1 du Règlement de zonage, doit respecter les objectifs spécifiques suivants :

1. Le projet propose un développement cohérent et harmonieux permettant de planifier un secteur mixte commercial et résidentiel de plusieurs typologies de construction;
2. Le développement et le redéveloppement du secteur favorisent sa consolidation en tant que pôle de commerces et de services de la Municipalité;
3. Le secteur se développe en cohérence avec son identité riveraine et la présence d'activités nautiques à distance de marche;
4. Les bâtiments qui s'implantent sur un terrain riverain tirent profit de leur situation en prévoyant une grande fenestration côté lac et des terrasses ou aménagements de qualité profitant aux commerces et résidents ainsi que des accès par bateaux;
5. Les bâtiments sur la rue Principale sont implantés de manière à limiter la marge avant et à assurer une relation étroite avec la rue par l'aménagement sur les terrains privés de placettes publiques et de terrasses;
6. Des commerces au rez-de-chaussée des bâtiments sur la rue Principale et une grande fenestration créent un environnement urbain convivial;
7. Pour les étages supérieurs, privilégier les usages commerciaux permettant des perspectives visuelles sur le Lac Saint-François;
8. Aucun stationnement ne s'implante en cour avant sur la rue Principale et le nombre d'entrée charretière est limité;
9. L'implantation d'un bâtiment ou l'aménagement d'un terrain riverain favorise le maintien, le cas échéant, de perspectives visuelles vers le Lac Saint-François depuis la rue Principale;
10. Le développement et le redéveloppement du secteur favorisent la densification le long de la rue Principale entre autres par l'implantation d'habitations collectives;
11. La hauteur minimale des bâtiments pour ce secteur est de 2 étages et la hauteur maximale est de 4 étages pour les zones 164M et 165M, de 5 étages pour la zone 181M, de 6 étages pour la zone 176M et de 9 étages seulement pour un usage H-7 dans la zone 171M;



Aménagements riverains et perméabilité entre les parties construites et le Lac Saint-François

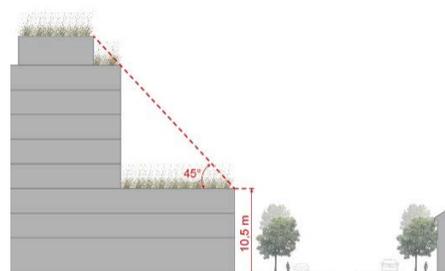


Encadrement de la rue Principale par une implantation en marge avant réduite et des façades commerciales vitrées



Rez-de-chaussée vitrés en marge avant réduite et les étages supérieurs en recul

12. Les bâtiments de plus de 4 étages doivent répondre à des critères d'insertion strictes, fournir des études d'impact sur le paysage et sur l'ensoleillement et démontrer une grande sensibilité pour les terrains adjacents au niveau de la volumétrie et de l'architecture avant d'être acceptés par le conseil municipal;
13. Les bâtiments de plus de 4 étages doivent favoriser l'échelle humaine par une modulation de leur volumétrie et des retraits. Pour ces bâtiments, les étages qui dépassent le troisième doivent être situés en retrait du plan de façade principale, et ce, de manière à être camouflés à partir de toute rue adjacente;
14. Un bâtiment de plus de 4 étages devrait prévoir un retrait plus important par rapport à la rue Principale et prévoir l'aménagement de cet espace en place publique grandement paysagée et intégrant de l'art public. Des commerces vitrés et des entrées principales devraient se retrouver sur cet espace afin de le rendre convivial et dynamique. Aucune voie de circulation ou stationnement ne devrait se retrouver en cour avant, sauf pour les entrées chatières et à l'exception de l'habitation collective;
15. Des écrans tampons formés d'arbres à grand déploiement et à croissance rapide doivent être prévus aux limites du terrain de tout projet comportant un bâtiment de 4 étages et plus. L'écran tampon doit être formé de 50 % de feuillus et de 50 % de conifères;
16. Le réaménagement de la rue Principale favorise les déplacements actifs par l'aménagement d'un sentier en site propre pour les piétons et cyclistes et l'intégration d'un mobilier urbain distinctif et propre au Secteur est. Des espaces de stationnement pour vélos sont planifiés en nombre suffisant, autant sur les espaces publics que privés;
17. Le réaménagement favorise la mise en place d'un service de transport collectif structurant le long de la rue Principale;
18. La composition architecturale des bâtiments contribue au rehaussement de la qualité architecturale et paysagère du secteur : les compositions sont variées en évitant une architecture banale et répétitive;
19. Des espaces de stationnement en nombre suffisant sont planifiés, en privilégiant des stationnements intérieurs ou en souterrain, afin de minimiser les grandes surfaces minéralisées ou asphaltées. Lorsque les aires de stationnement sont en surface, elles sont camouflées par de la végétation dense et généreuse;
20. Les espaces de stationnements étagés doivent prioriser l'intégration de végétation à tous les niveaux ou des murs verts afin de camoufler la construction;
21. Le projet propose des aménagements paysagers généreux et des plantations d'arbres, particulièrement en cour avant, en bordure du réseau routier, des liens multifonctionnels et des liens piétonniers;
22. La planification des usages et des bâtiments tient compte des secteurs résidentiels existants et projetés (distance d'éloignement, compatibilité des usages, zone tampon, etc.);
23. L'affichage des commerces et des points de services s'intègre bien au milieu et est en complémentarité avec l'architecture du bâtiment.



Angle de 45° à partir des étages supérieurs au 3^e
Source: Performance Standards for Mid-Rise Buildings, City of Toronto



Aménagement de terrasses permettant l'accès à des vues sur le Lac pour les zotiquiens et les visiteurs



Aménagements paysagers en cour avant en bordure des réseaux routiers, multifonctionnels et piétons



Aménagements paysagers intégrant l'art public



Intégration de végétaux pour camoufler les stationnements étagés

24. Le projet inclut des mesures de développement durable, autant au niveau des infrastructures proposées, de l'aménagement des espaces que des constructions prévues. À titre d'exemple, des bornes de recharge électrique pour les voitures pourront être implantées dans les aires de stationnement, un toit vert ou un mur végétale;
25. De façon spécifique, les usages suivants peuvent être autorisés pour les zones 164M, 165M et 176M :
1. La classe d'usage habitation H-3 (unifamiliale en rangée);
 2. La classe d'usage d'habitation H-5 (trifamiliale isolée);
 3. La classe d'usage d'habitation H-6 (multifamiliale);
 4. La classe d'usage accommodation C-1;
 5. La classe d'usage détail, administration et service C-2;
 6. La classe d'usage restauration C-6
 7. La classe d'usage hébergement champêtre C-8;
 8. La classe d'usage hébergement d'envergure C-9.
26. De façon spécifique, les usages suivants peuvent être autorisés pour la zone 171M :
1. La classe d'usage habitation H-3 (unifamiliale en rangée);
 2. La classe d'usage d'habitation H-5 (trifamiliale isolée);
 3. La classe d'usage d'habitation H-6 (multifamiliale);
 4. La classe d'usage d'habitation H-7 (habitation collective);
 5. La classe d'usage accommodation C-1;
 6. La classe d'usage détail, administration et service C-2;
 7. La classe d'usage restauration C-6;
 8. La classe d'usage hébergement champêtre C-8;
 9. La classe d'usage hébergement d'envergure C-9.
27. De façon spécifique, les usages suivants peuvent être autorisés pour la zone 181M :
1. La classe d'usage habitation H-1 (unifamiliale isolée);
 2. La classe d'usage d'habitation H-5 (trifamiliale isolée);
 3. La classe d'usage d'habitation H-6 (multifamiliale).
 4. La classe d'usage accommodation C-1;
 5. La classe d'usage détail, administration et service C-2;
 6. La classe d'usage restauration C-6;
 7. La classe d'usage hébergement champêtre C-8;
 8. La classe d'usage hébergement d'envergure C-9.
28. La densité d'occupation brute minimale n'est pas limitée pour la zone 181M : elle peut être inférieure à 15 logements à l'hectare ou supérieure à 16 logements à l'hectare.
29. La densité d'occupation brute minimale doit être supérieure à 22 logements à l'hectare pour les zones 164M, 165M, 171M et 176M.



Habitation collective camouflée par de la végétation généreuse et des plantations d'arbres



Lien multifonctionnel et mobilier urbain distinctif intégrant de la végétation généreuse et un alignement d'arbres sur rue



Aménagement de la rue Principale favorisant les activités et l'implantation d'événements ponctuels



Aménagement de la rue Principale favorisant les déplacements actifs, sécuritaires et accessibles

b) Pôle habitation haute densité – Secteur 2

L'aménagement et le développement du secteur 2 « Pôle habitation haute densité », lequel correspond aux zones 166Hb, 168Hb, 169Hb, 173Hb, 173.1Hb, 174Hb, 175Hb, 175.1Hb, 175.2Hb, 175.3Hb, 175.4Hb et 177Hb au plan de zonage joint à l'annexe 1 du Règlement de zonage, doit respecter les objectifs spécifiques suivants :

(2019, 528-13, a. 1.)

1. Le projet propose un développement cohérent et harmonieux permettant de planifier un secteur résidentiel de haute densité de plusieurs typologies d'habitation intégrant des usages commerciaux sous certaines conditions;
2. La hauteur minimale des bâtiments pour ce secteur est de 1 étage et la hauteur maximale est de 3 étages pour la zone 174Hb;
3. La hauteur minimale des bâtiments pour ce secteur est de 2 étages et la hauteur maximale est de 2 étages pour la zone 166Hb et la hauteur maximale est de 3 étages pour la zone 177Hb;
4. La hauteur minimale des bâtiments pour ce secteur est de 2 étages et la hauteur maximale est de 6 étages pour les zones 168Hb, 169Hb, 175Hb et 175.4Hb;
5. La hauteur minimale et maximale pour ce secteur est de 2 étages pour les zones 175.1Hb, 175.2Hb et 175.3Hb;

(2019, 528-13, a. 2.)

- 5.1 La hauteur minimal des bâtiments pour ce secteur est de 1 étage et la hauteur maximale est de 6 étages pour la zone 173Hb;
- 5.2 La hauteur minimale des bâtiments pour ce secteur est de 1 étage et la hauteur maximale est de 2 étages pour les zones 173.1Hb et 173.2Hb

(2019, 528-13, a. 3.)

6. Le réseau routier est planifié en cohérence avec le réseau existant afin de raccorder le secteur à la rue Principale et à la 20^e Rue;
7. Un lien multifonctionnel et un lien piétonnier en sites propres sont planifiés à même le réseau routier, tout en assurant la connexion avec le réseau routier existant;
8. Des espaces de stationnement pour vélos sont planifiés en nombre suffisant, autant sur les espaces publics que privés;
9. La composition architecturale des bâtiments contribue au rehaussement de la qualité architecturale et paysagère du secteur : les compositions sont variées en évitant une architecture banale et répétitive;
10. Des écrans tampons formés d'arbres à grand déploiement et à croissance rapide doivent être prévus aux limites du terrain de tout projet comportant un bâtiment de 4 étages et plus. L'écran tampon doit être formé de 50 % de feuillus et de 50 % de conifères;
11. Des espaces de stationnement en nombre suffisant sont planifiés, en privilégiant des stationnements intérieurs ou en souterrain, afin de minimiser les grandes surfaces minéralisées ou asphaltées. Lorsque les aires de stationnement sont en surface, elles sont camouflées par de la végétation dense et généreuse;



Habitation multiloègements avec des volumes variés



Association de plusieurs styles d'architecture



Modulation entre les étages et les volumes permettant la mixité des usages



Habitation multiloègements avec stationnements souterrains partagés

12. Les espaces de stationnements étagés doivent prioriser l'intégration de végétation à tous les niveaux ou des murs verts afin de camoufler la construction;
13. Le projet propose des aménagements paysagers généreux et des plantations d'arbres, particulièrement en cour avant, en bordure du réseau routier, des liens multifonctionnels et des liens piétonniers;
14. La planification des usages et des bâtiments tient compte des secteurs résidentiels existants et projetés (distance d'éloignement, compatibilité des usages, zone tampon, etc.);
15. Le projet inclut des mesures de développement durable, autant au niveau des infrastructures proposées, de l'aménagement des espaces que des constructions prévues. À titre d'exemple, des bornes de recharge électrique pour les voitures pourront être implantées dans les aires de stationnement, un toit vert ou un mur végétale;
16. Lorsqu'autorisé, l'affichage des commerces et des points de services s'intègre bien au milieu et est en complémentarité avec l'architecture du bâtiment;
17. De façon spécifique, les usages suivants peuvent être autorisés pour la zone 166Hb :
 1. La classe d'usage habitation H-3 (unifamiliale en rangée);
 2. La classe d'usage d'habitation H-5 (trifamiliale isolée);
 3. La classe d'usage habitation H-6 (multifamiliale).
18. De façon spécifique, les usages suivants peuvent être autorisés pour la zone 168Hb :
 1. La classe d'usage habitation H-3 (unifamiliale en rangée);
 2. La classe d'usage d'habitation H-5 (trifamiliale isolée);
 3. La classe d'usage d'habitation H-6 (multifamiliale).
 4. La classe d'usage parc et espace vert P-3.
19. De façon spécifique, les usages suivants peuvent être autorisés pour la zone 169Hb :
 1. La classe d'usage habitation H-3 (unifamiliale en rangée);
 2. La classe d'usage d'habitation H-5 (trifamiliale isolée).
20. De façon spécifique, les usages suivants peuvent être autorisés pour la zone 173Hb :
 1. La classe d'usage habitation H-1 (unifamiliale isolée);
 2. La classe d'usage habitation H-2 (unifamiliale jumelée);
 3. La classe d'usage habitation H-3 (unifamiliale en rangée);
 4. La classe d'usage habitation H-4 (bifamiliale isolée);
 5. La classe d'usage d'habitation H-5 (trifamiliale isolée);
 6. La classe d'usage d'habitation H-6 (multifamiliale).
21. De façon spécifique, les usages suivants peuvent être autorisés pour la zone 174Hb :
 1. La classe d'usage habitation H-1 (unifamiliale isolée);



Plantation de végétaux à chacun des étages d'un stationnement étagé



Habitation multilogements intégrant des cours communes



Habitation en rangée avec marge avant réduite encadrant la rue



Habitation multifamiliale de plusieurs matériaux et couleurs selon les étages

2. La classe d'usage habitation H-2 (unifamiliale jumelée);
3. La classe d'usage habitation H-3 (unifamiliale en rangée);
4. La classe d'usage d'habitation H-5 (trifamiliale isolée);
5. La classe d'usage d'habitation H-6 (multifamiliale).

22. De façon spécifique, les usages suivants peuvent être autorisés pour la zone 175Hb et 175.4Hb :

1. La classe d'usage habitation H-1 (unifamiliale isolée);
2. La classe d'usage habitation H-2 (unifamiliale jumelée);
3. La classe d'usage habitation H-3 (unifamiliale en rangée);
4. La classe d'usage habitation H-4 (bifamiliale isolée);
5. La classe d'usage d'habitation H-5 (trifamiliale isolée);
6. La classe d'usage d'habitation H-6 (multifamiliale).
7. La classe d'usage accommodation C-1;
8. La classe d'usage détail, administration et service C-2;
9. La classe d'usage restauration C-6;
10. La classe d'usage conservation CN-1;
11. La classe d'usage parc et espace vert P-3.

(2019, 528-13, a. 4.)



Volume et retrait selon la localisation des étages



Habitation en rangée avec marge avant réduite

23. De façon spécifique, les usages suivants peuvent être autorisés pour les zones 173.1Hb, 175.1Hb, 175.2Hb et 175.3Hb :

1. La classe d'usage habitation H-1 (unifamiliale isolée);
2. La classe d'usage habitation H-2 (unifamiliale jumelée);
3. La classe d'usage habitation H-3 (unifamiliale en rangée);
4. La classe d'usage habitation H-4 (bifamiliale isolée);
5. La classe d'usage d'habitation H-5 (trifamiliale isolée);

24. De façon spécifique, l'usage suivant peut être autorisé pour la zone 177Hb :

1. La classe d'usage habitation H-6 (multifamiliale) par projet intégré (d'ensemble) ou non.

25. La densité d'occupation brute minimale doit être inférieure à 15 logements à l'hectare et à plus de 16 logements à l'hectare pour les zones 169Hb, 173.1Hb, 175.1Hb, 175.2Hb et 175.3Hb;

26. La densité d'occupation brute minimale doit être supérieure à 22 logements à l'hectare pour les zones 166Hb, 168Hb, 173Hb, 174Hb, 175Hb et 177Hb.

c) Pôle habitation faible densité – Secteur 3

L'aménagement et le développement du secteur 3 « Pôle habitation faible densité », lequel correspond aux zones 163Ha, 167Ha, 172Ha, 178Ha et 183Ha au plan de zonage joint à l'annexe 1 du Règlement de zonage, doit respecter les objectifs spécifiques suivants :

1. Le projet propose un développement cohérent et harmonieux permettant de planifier un secteur résidentiel de faible densité de plusieurs typologies d'habitation;
2. La hauteur minimale des bâtiments pour ce secteur est de 1 étage et la hauteur maximale est de 2 étages pour les zones 163Ha, 167Ha et 172Ha;
3. La hauteur minimale des bâtiments pour ce secteur est de 2 étages et la hauteur maximale est de 4 étages pour la zone 178Ha et la hauteur maximale est de 3 étages pour la zone 183Ha;



Habitation jumelée composé de matériaux ou couleurs évitant les répétitions

4. Le réseau routier est planifié en cohérence avec le réseau existant afin de raccorder le secteur à la rue Principale et à la 20^e Rue;
5. Un lien multifonctionnel et un lien piétonnier en sites propres sont planifiés à même le réseau routier, tout en assurant la connexion avec le réseau routier existant;
6. Des espaces de stationnement pour vélos sont planifiés en nombre suffisant, autant sur les espaces publics que privés;
7. La composition architecturale des bâtiments contribue au rehaussement de la qualité architecturale et paysagère du secteur : les compositions sont variées en évitant une architecture banale et répétitive;
8. Des espaces de stationnement en nombre suffisant sont planifiés, en privilégiant des stationnements intérieurs ou en souterrain, afin de minimiser les grandes surfaces minéralisées ou asphaltées. Lorsque les aires de stationnement sont en surface, elles sont camouflées par de la végétation dense et généreuse;
9. Le projet propose des aménagements paysagers généreux et des plantations d'arbres, particulièrement en cour avant, en bordure du réseau routier, des liens multifonctionnels et des liens piétonniers;
10. La planification des usages et des bâtiments tient compte des secteurs résidentiels existants et projetés (distance d'éloignement, compatibilité des usages, zone tampon, etc.);
11. Le projet inclut des mesures de développement durable, autant au niveau des infrastructures proposées, de l'aménagement des espaces que des constructions prévues. À titre d'exemple, des bornes de recharge électrique pour les voitures pourront être implantées dans les aires de stationnement, un toit vert ou un mur végétale;
12. De façon spécifique, les usages suivants peuvent être autorisés pour la zone 163Ha :
 1. La classe d'usage habitation H-1 (unifamiliale isolée);
 2. La classe d'usage habitation H-2 (unifamiliale jumelée);
 3. La classe d'usage habitation H-3 (unifamiliale en rangée);
 4. La classe d'usage d'habitation H-5 (trifamiliale isolée).
13. De façon spécifique, les usages suivants peuvent être autorisés pour les zones 167Ha et 183Hb :
 1. La classe d'usage habitation H-1 (unifamiliale isolée);
 2. La classe d'usage habitation H-2 (unifamiliale jumelée);
 3. La classe d'usage habitation H-3 (unifamiliale en rangée);
 4. La classe d'usage habitation H-4 (bifamiliale isolée);
 5. La classe d'usage d'habitation H-5 (trifamiliale isolée).
14. De façon spécifique, les usages suivants peuvent être autorisés pour la zone 172Ha :
 1. La classe d'usage habitation H-1 (unifamiliale isolée);
 2. La classe d'usage habitation H-2 (unifamiliale jumelée);
 3. La classe d'usage habitation H-3 (unifamiliale en rangée).



Habitation isolée d'une architecture intégrant des volumes variés et des matériaux et textures distinctes



Aménagement paysager et lien piétonnier en cour avant



Habitation en rangée avec une composition architecturale variée



Habitation en rangée avec stationnements sous les terrasses

15. De façon spécifique, les usages suivants peuvent être autorisés pour la zone 178Ha :
 1. La classe d'usage habitation H1 (unifamiliale isolée);
 2. La classe d'usage habitation H-2 (unifamiliale jumelée);
 3. La classe d'usage habitation H-3 (unifamiliale en rangée);
 4. La classe d'usage habitation H-4 (bifamiliale isolée);
 5. La classe d'usage d'habitation H-6 (multifamiliale).
16. La densité d'occupation brute minimale doit être inférieure à 15 logements à l'hectare pour les zones 163Ha, 167Ha et 183Hb.
17. La densité d'occupation brute minimale n'est pas limitée : elle peut être inférieure à 15 logements à l'hectare et plus de 16 logements à l'hectare pour les zones 172Ha et 178Ha.

d) Pôle récréatif – Secteur 4

L'aménagement et le développement du secteur 4 « Pôle récréatif », lequel correspond à la zone 182R au plan de zonage joint à l'annexe 1 du *Règlement de zonage*, doit respecter les objectifs spécifiques suivants :

1. Le projet propose un pôle d'activités récréatives et de loisir;
2. La hauteur minimale des bâtiments pour ce secteur est de 1 étage et la hauteur maximale est de 2 étages pour la zone 182R;
3. Le projet inclut un écran tampon minimal de 65 mètres le long de l'Autoroute 20;
4. La préservation de la végétation existante est privilégiée et la plantation d'espèces indigènes est favorisée;
5. Un lien multifonctionnel sécuritaire est planifié, tout en assurant la connexion avec les liens multifonctionnels des autres secteurs existants et projetés;
6. Des espaces de stationnement pour vélos sont planifiés en nombre suffisant et une halte de repos est aménagée de manière à permettre la détente et la contemplation de la nature;
7. Le projet inclut une proposition d'aménagement pour l'aménagement d'un parc municipal favorisant l'interprétation de la nature et activités légères.
8. De façon spécifique, l'usage suivant peut être autorisé pour la zone 182R :
 1. La classe d'usage récréation légère R-1;
 2. La classe d'usage conservation Cn-1.



Aménagement d'espace de détente et de rencontres de faible impact à même la végétation existante



Aménagement de liens multifonctionnels intégrés à la végétation existante

e) Pôle récréatif riverain – Secteur 5

L'aménagement et le développement du secteur 5 « Pôle récréatif », lequel correspond aux zones 170R, 179R et 180R au plan de zonage joint à l'annexe 1 du *Règlement de zonage*, doit respecter les objectifs spécifiques suivants :

1. Le projet propose un pôle d'activités touristiques et nautiques, incluant une fonction récréative légère;
2. La hauteur minimale des bâtiments pour ce secteur est de 1 étage et la hauteur maximale est de 2 étages pour les zones 170R, 179R et 180R;
3. L'implantation des constructions accessoires aux activités nautiques favorise le maintien, le cas échéant, de perspectives visuelles sur le plan d'eau, ainsi que des quais d'accueil pour le tourisme;



Aménagement d'une promenade riveraine distinctive permettant la détente

4. Une promenade riveraine sécuritaire en site propre est planifiée, tout en assurant la connexion avec les liens multifonctionnels ou piétonniers existants
5. Le projet inclut une proposition d'aménagement des berges permettant la création d'aires de détente et d'observation du plan d'eau;
6. Une halte de repos est aménagée de manière à permettre la détente et la contemplation de la nature;
7. La composition architecturale des bâtiments commerciaux adjacents contribue à l'animation de la zone par des aménagements de type terrasses (au sol et sur terrasse surélevée);
8. Le projet permet l'implantation d'évènements occasionnels par sa localisation et la composition des espaces et du mobilier multifonction;
9. L'aménagement des espaces publiques tel que la promenade riveraine et le réaménagement de la rue Principale inclut un mobilier urbain distinctif et de l'art public qui rappelle l'eau, à l'image du secteur riverain et de l'identité de la Municipalité;
10. De façon spécifique, l'usage suivant peut être autorisé pour la zone 170R :
 1. Les usages terrain de camping, maison de camping, chalet de camping, maison mobile et marina sont spécifiquement autorisés.
11. De façon spécifique, l'usage suivant peut être autorisé pour les zones 179R et 180R :
 1. La classe d'usage récréation légère R-1.



Intégration de mobilier permettant la contemplation du Lac Saint-François



Implantation d'art public qui crée un rappel l'omniprésence à l'eau et au Lac Saint-François

f) Pôle institutionnel – Secteur 6

L'aménagement et le développement du secteur 6 « Pôle institutionnel », lequel correspond à la zone 73P au plan de zonage joint à l'annexe 1 du *Règlement de zonage*, doit respecter les objectifs spécifiques suivants :

1. Le projet propose un pôle institutionnel comprenant l'école Léopold-Carrière;
2. La hauteur minimale des bâtiments pour ce secteur est de 2 étages et la hauteur maximale est de 3 étages pour la zone 73P;
3. Un lien multifonctionnel sécuritaire en site propre, tout en assurant la connexion avec les liens multifonctionnels et piétons existants;
4. Le projet propose des aménagements paysagers généreux et des plantations d'arbres, particulièrement en bordure du réseau routier, des liens multifonctionnels et des liens piétonniers;
5. La plantation de végétaux indigènes est privilégiée.
6. De façon spécifique, les usages suivants peuvent être autorisés pour la zone 73P :
 1. La classe d'usage public et communautaire P-1 de type (6811) École maternelle et (6812) École élémentaire;
 2. La classe d'usage utilité publique P-2;
 3. La classe d'usage parc et espace vert P-3.



Aménagement d'un lien piétonnier et cyclable en site propre



Aménagements paysagers généreux dans les différents cours

5. LES RÈGLES DE ZONAGE

Tel que prévu par la loi, le PPU inclut des règles de zonage. En plus de celles énoncées aux sections précédentes (hauteur en étages, usage et densité), le règlement de zonage devra être modifié afin de :

- a) Pour la zone 163Ha :
 - 1) Prévoir une hauteur maximale de 20 mètres dans le cas d'un bâtiment de 2 étages;
 - 2) Assujettir toutes les zones au règlement sur les PIIA;
 - 3) Prescrire des marges de recul de 5 mètres pour la marge avant, de 1 mètre pour la marge latérale pour un mur sans ouverture, de 1,5 mètre pour la marge latérale pour un mur avec ouverture, de 4 mètres pour la somme des marges latérales et de 8 mètres pour la marge arrière.
- b) Pour la zone 164M :
 - 1) Prévoir une hauteur maximale de 30 mètres dans le cas d'un bâtiment de 4 étages;
 - 2) Assujettir toutes les zones au règlement sur les PIIA;
 - 3) Prescrire des marges de recul de 5 mètres pour la marge avant, de 3 mètres pour la marge latérale, 7 mètres pour la somme des marges latérales et de 8 mètres pour la marge arrière.
- c) Pour la zone 165M :
 - 1) Prévoir une hauteur maximale de 30 mètres dans le cas d'un bâtiment de 4 étages;
 - 2) Assujettir toutes les zones au règlement sur les PIIA;
 - 3) Prescrire des marges de recul de 5 mètres pour la marge avant, de 2 mètres pour la marge latérale, 5 mètres pour la somme des marges latérales et de 8 mètres pour la marge arrière.
- d) Pour la zone 166Hb :
 - 1) Prévoir une hauteur maximale de 15 mètres dans le cas d'un bâtiment de 2 étages;
 - 2) Assujettir toute la zone au règlement sur les PIIA;
 - 3) Prescrire des marges de recul de 7,6 mètres pour la marge avant, de 2 mètres pour la marge latérale, 5 mètres pour la somme des marges latérales et de 7,6 mètres pour la marge arrière.
- e) Pour la zone 167Ha :
 - 1) Prévoir une hauteur maximale de 15 mètres dans le cas d'un bâtiment de 2 étages;
 - 2) Assujettir toute la zone au règlement sur les PIIA;
 - 3) Prescrire des marges de recul de 7,6 mètres pour la marge avant, de 1 mètre pour la marge latérale pour un mur sans ouverture, de 1,5 mètre pour la marge latérale pour un mur avec ouverture, 4 mètres pour la somme des marges latérales et de 7,6 mètres pour la marge arrière.
- f) Pour la zone 168Hb :
 - 1) Prévoir une hauteur maximale de 35 mètres dans le cas d'un bâtiment de 6 étages;
 - 2) Assujettir toute la zone au règlement sur les PIIA;
 - 3) Prescrire des marges de recul de 7,6 mètres pour la marge avant, 6 mètres pour la somme des marges latérales et :
 - Pour la classe d'usage H-3 : 2 mètres pour la marge latérale;
 - Pour la classe d'usage H-5 et H-6 : 3 mètres pour la marge latérale;
 - 7,6 mètres pour la marge arrière, à l'exception des bâtiments d'une hauteur de 5 et 6 étages où la marge arrière minimale doit être de 10 mètres.
- g) Pour la zone 169Hb :
 - 1) Prévoir une hauteur maximale de 35 mètres dans le cas d'un bâtiment de 6 étages;
 - 2) Assujettir toute la zone au règlement sur les PIIA;
 - 3) Prescrire des marges de recul de 7,6 mètres pour la marge avant, de 2 mètres pour la marge latérale, 5 mètres pour la somme des marges latérales et de 7,6 mètres pour la marge arrière.

- h) Pour la zone 170R :
- 1) Prévoir une hauteur maximale de 15 mètres dans le cas d'un bâtiment de 2 étages;
 - 2) Assujettir toute la zone au règlement sur les PIIA;
 - 3) Prescrire des marges de recul de 7,6 mètres pour la marge avant, de 2 mètres pour la marge latérale, 5 mètres pour la somme des marges latérales et de 7,6 mètres pour la marge arrière.
- i) Pour la zone 171M :
- 1) Prévoir une hauteur maximale de 35 mètres dans le cas d'un bâtiment de 6 étages, à l'exception des bâtiments de 9 étages qui doivent avoir une hauteur maximale de 40 mètres;
 - 2) Assujettir toute la zone au règlement sur les PIIA;
 - 3) Prescrire des marges de recul de 5 mètres pour la marge avant et :
 - Bâtiments de 1 à 2 étages : de 2 mètres pour la marge latérale, de 4 mètres pour la somme des marges latérales et de 5 mètres pour la marge arrière;
 - Bâtiments de 3 à 4 étages : de 4 mètres pour la marge latérale, de 8 mètres pour la somme des marges latérales et de 6 mètres pour la marge arrière;
 - Bâtiments de 5 à 6 étages : de 8 mètres pour la marge latérale, de 16 mètres pour la somme des marges latérales et de 8 mètres pour la marge arrière;
 - Bâtiments de 7 étages et plus : de 10 mètres pour la marge latérale, de 20 mètres pour la somme des marges latérales et de 10 mètres pour la marge arrière.
- j) Pour la zone 172Ha :
- 1) Prévoir une hauteur maximale de 15 mètres dans le cas d'un bâtiment de 2 étages;
 - 2) Assujettir toute la zone au règlement sur les PIIA;
 - 3) Prescrire des marges de recul de 7,6 mètres pour la marge avant, de 2 mètres pour la marge latérale, 4 mètres pour la somme des marges latérales et de 7,6 mètres pour la marge arrière.
- k) Pour la zone 173Hb :
- 1) Prévoir une hauteur maximale de 35 mètres dans le cas d'un bâtiment de 6 étages;
 - 2) Assujettir toute la zone au règlement sur les PIIA;
 - 3) Prescrire des marges de recul de 7,6 mètres pour la marge avant et :
 - Bâtiments de 2 à 4 étages : de 4 mètres pour la marge latérale, de 8 mètres pour la somme des marges latérales et de 8 mètres pour la marge arrière;
 - Bâtiments de 5 à 6 étages : de 6 mètres pour la marge latérale, de 12 mètres pour la somme des marges latérales et de 8 mètres pour la marge arrière;
 - Bâtiment d'habitation unifamiliale isolée de 1 ou 2 étages : de 1,5 mètre pour la marge latérale, de 3 mètres pour la somme des marges latérales et de 8 mètres pour la marge arrière.

(2019, 528-13, a. 5.)

- l) Pour la zone 173.1Hb et 173.2Hb :
- 1) Prévoir une hauteur maximale de 25 mètres dans le cas d'un bâtiment de 2 étages;
 - 2) Assujettir toute la zone au règlement sur les PIIA;
 - 3) Prescrire des marges de recul de 7,6 mètres pour la marge avant, de 1,5 mètre pour la marge latérale, 3 mètres pour la somme des marges latérales et de 7,6 mètres pour la marge arrière.

(2019, 528-13, a. 5.)

- m) Pour la zone 174Hb :
- 1) Prévoir une hauteur maximale de 25 mètres dans le cas d'un bâtiment de 3 étages;
 - 2) Assujettir toute la zone au règlement sur les PIIA;
 - 3) Prescrire des marges de recul de 7,6 mètres pour la marge avant, de 1,5 mètre pour la marge latérale, 3 mètres pour la somme des marges latérales et de 7,6 mètres pour la marge arrière.

(2019, 528-13, a. 5.)

- n) Pour la zone 175Hb et 175.4Hb :
- 1) Prévoir une hauteur maximale de 35 mètres dans le cas d'un bâtiment de 6 étages;
 - 2) Assujettir toute la zone au règlement sur les PIIA;
 - 3) Prescrire des marges de recul de 7,6 mètres pour la marge avant,
 - Bâtiments de 1 à 2 étages : de 2 mètres pour la marge latérale, de 4 mètres pour la somme des marges latérales et de 5 mètres pour la marge arrière;
 - Bâtiments de 3 à 4 étages : de 4 mètres pour la marge latérale, de 8 mètres pour la somme des marges latérales et de 6 mètres pour la marge arrière;
 - Bâtiments de 5 à 6 étages : de 8 mètres pour la marge latérale, de 16 mètres pour la somme des marges latérales et de 8 mètres pour la marge arrière.
-
- (2019, 528-13, a. 6.)
- o) Pour la zone 175.1Hb :
- 1) Prévoir une hauteur maximale de 25 mètres dans le cas d'un bâtiment de 2 étages;
 - 2) Assujettir toute la zone au règlement sur les PIIA;
 - 3) Prescrire des marges de recul de 7,6 mètres pour la marge avant, de 2 mètres pour la marge latérale, 5 mètres pour la somme des marges latérales et de 7,6 mètres pour la marge arrière.
- p) Pour la zone 175.2Hb :
- 1) Prévoir une hauteur maximale de 25 mètres dans le cas d'un bâtiment de 2 étages;
 - 2) Assujettir toute la zone au règlement sur les PIIA;
 - 3) Prescrire des marges de recul de 7,6 mètres pour la marge avant, de 2 mètres pour la marge latérale, 5 mètres pour la somme des marges latérales et de 7,6 mètres pour la marge arrière.
- q) Pour la zone 175.3Hb :
- 1) Prévoir une hauteur maximale de 25 mètres dans le cas d'un bâtiment de 2 étages;
 - 2) Assujettir toute la zone au règlement sur les PIIA;
 - 3) Prescrire des marges de recul de 7,6 mètres pour la marge avant, de 2 mètres pour la marge latérale, 5 mètres pour la somme des marges latérales et de 7,6 mètres pour la marge arrière.
- r) Pour la zone 73P :
- 1) Prévoir une hauteur maximale de 30 mètres dans le cas d'un bâtiment de 3 étages;
 - 2) Assujettir toute la zone au règlement sur les PIIA;
 - 3) Prescrire des marges de recul de 6 mètres pour la marge avant, de 3 mètres pour la marge latérale, 6 mètres pour la somme des marges latérales et de 6 mètres pour la marge arrière.
- s) Pour la zone 176M :
- 1) Prévoir une hauteur maximale de 35 mètres dans le cas d'un bâtiment de 6 étages;
 - 2) Assujettir toute la zone au règlement sur les PIIA;
 - 3) Prescrire des marges de recul de 5 mètres pour la marge avant et :
 - Bâtiments de 2 à 4 étages : de 4 mètres pour la marge latérale, de 8 mètres pour la somme des marges latérales et de 8 mètres pour la marge arrière;
 - Bâtiments de 5 à 6 étages : de 6 mètres pour la marge latérale, de 12 mètres pour la somme des marges latérales et de 8 mètres pour la marge arrière.
- t) Pour la zone 177Hb :
- 1) Prévoir une hauteur maximale de 25 mètres dans le cas d'un bâtiment de 3 étages;
 - 2) Assujettir toute la zone au règlement sur les PIIA;
 - 3) Prescrire des marges de recul de 5 mètres pour la marge avant, de 3 mètres pour la marge latérale, 6 mètres pour la somme des marges latérales et de 5 mètres pour la marge arrière.

- u) Pour la zone 178Ha :
- 1) Prévoir une hauteur maximale de 30 mètres dans le cas d'un bâtiment de 4 étages;
 - 2) Assujettir toute la zone au règlement sur les PIIA;
 - 3) Prescrire des marges de recul de 7,6 mètres pour la marge avant, 6 mètres pour la somme des marges latérales, de 7,6 mètres pour la marge arrière et :
 - Pour la classe d'usage H-1 : de 1 mètre pour la marge latérale pour un mur sans ouverture, de 1,5 mètre pour la marge latérale pour un mur avec ouverture;
 - Pour la classe d'usage H-2 et H-3 : 2 mètres pour la marge latérale;
 - Pour la classe d'usage H-4 et H-6 : 3 mètres pour la marge latérale.
- v) Pour la zone 179R :
- 1) Prévoir une hauteur maximale de 15 mètres dans le cas d'un bâtiment de 2 étages;
 - 2) Assujettir toute la zone au règlement sur les PIIA;
 - 3) Prescrire des marges de recul de 7,6 mètres pour la marge avant, de 2 mètres pour la marge latérale, 4 mètres pour la somme des marges latérales et de 7,6 mètres pour la marge arrière.
- w) Pour la zone 180R :
- 1) Prévoir une hauteur maximale de 15 mètres dans le cas d'un bâtiment de 2 étages;
 - 2) Assujettir toute la zone au règlement sur les PIIA;
 - 3) Prescrire des marges de recul de 7,6 mètres pour la marge avant, de 2 mètres pour la marge latérale, 4 mètres pour la somme des marges latérales et de 7,6 mètres pour la marge arrière.
- x) Pour la zone 181M :
- 1) Prévoir une hauteur maximale de 30 mètres dans le cas d'un bâtiment de 5 étages;
 - 2) Assujettir toute la zone au règlement sur les PIIA;
 - 3) Prescrire des marges de recul de 5 mètres pour la marge avant, de 3 mètres pour la marge latérale, 6 mètres pour la somme des marges latérales et de 10 mètres pour la marge arrière.
-
- (2020, 528-14, a. 3.)
- y) Pour la zone 182R :
- 1) Prévoir une hauteur maximale de 15 mètres dans le cas d'un bâtiment de 2 étages;
 - 2) Assujettir toute la zone au règlement sur les PIIA;
 - 3) Prescrire des marges de recul de 7,6 mètres pour la marge avant, de 2 mètres pour la marge latérale, 4 mètres pour la somme des marges latérales et de 7,6 mètres pour la marge arrière.
- z) Pour la zone 183Hb :
- 1) Prévoir une hauteur maximale de 25 mètres dans le cas d'un bâtiment de 3 étages;
 - 2) Assujettir toute la zone au règlement sur les PIIA;
 - 3) Prescrire des marges de recul de 7,6 mètres pour la marge avant, de 1 mètre pour la marge latérale pour un mur sans ouverture, de 1,5 mètre pour la marge latérale pour un mur avec ouverture, de 4 mètres pour la somme des marges latérales et de 7,6 mètres pour la marge arrière.
- aa) Pour toutes les zones :
- 1) Dans le cas d'un bâtiment de 4 étages et plus, la marge de recul latéral minimale du côté adjacent à un parc municipal, un terrain d'usage de conservation écologique ou un bassin de rétention d'eau municipal peut être réduit de 50 %, à condition de ne pas être inférieur à 5 mètres. Dans ce cas, la somme des marges latérales peuvent être réduite de 25 %.
- bb) Ajout des zones 61.1Ha et 61.2Ha
- 1) Les zones 61.1Ha et 61.2Ha sont créés à même la zone 61Ha abrogeant ainsi la zone 61Ha.

6. LES AFFECTATIONS DU SOL ET LES DENSITÉS

Bien que les usages soient déterminés de façon plus précise au *Règlement de zonage*, le PPU doit énoncer les affectations du sol et les densités d'occupation au sol. Les affectations sont illustrées au plan des affectations.

a) Affectation mixte (résidentielle et commerciale)

L'objectif de cette aire est de prévoir des usages qui pourront contribuer au développement et à la consolidation de l'offre commerciale et résidentielle de la Municipalité, ainsi que des usages en découlant. En conséquence, les usages résidentiels, accommodation, détail, administration et services, hébergement champêtre et hébergement d'envergure pourront être implantés. De manière ponctuelle, l'usage restauration pourra être autorisé.

b) Affectation résidentielle de haute densité

L'objectif de cette aire est de favoriser l'implantation d'usages résidentiels de haute densité. La densité minimale prescrite est de 22 logements et plus, et ce, afin de permettre l'harmonisation avec les secteurs mixtes adjacents. De manière ponctuelle, la densité d'occupation brute pourra être inférieure à 15 logements par hectare. En complément, des usages commerciaux et de services pourront s'établir dans cette aire, prioritairement en bordure de la 20^e Rue.

c) Affectation résidentielle de faible densité

L'objectif de cette aire est de reconnaître les secteurs résidentiels de faible densité existante et de s'assurer que les secteurs à développer s'harmonisent bien avec ceux-ci. En conséquence, les usages résidentiels sont uniquement autorisés et la densité maximale autorisée est de 15 logements à l'hectare. De manière ponctuelle, la densité d'occupation brute pourra être supérieure à 16 logements par hectare.

d) Affectation récréative

L'objectif de cette aire est de reconnaître un pôle récréatif d'importance de la Municipalité, soit le secteur longeant l'Autoroute 20 comprenant une piste cyclable et le parc des Générations. En conséquence, les activités récréatives légères sont autorisées.

e) Affectation récréative riveraine

L'objectif de cette aire est de prévoir un pôle touristique et nautique permettant les usages qui pourront contribuer au développement et à la consolidation de la bordure riveraine, ainsi que des usages en découlant. En conséquence, les activités récréatives légères sont autorisées.

f) Affectation institutionnelle

L'objectif de cette aire est de reconnaître le secteur institutionnel et de s'assurer que les secteurs adjacents s'harmonisent bien, notamment pour la poursuite des liens multifonctionnels et des liens de transport en commun (circuit d'autobus). Les usages public et communautaire, utilité publique ainsi que parc et espace vert sont autorisés.



7. PROGRAMME D'ACQUISITION D'IMMEUBLES

Le présent règlement de Programme particulier d'urbanisme (PPU) établit un programme d'acquisition d'immeubles pour le secteur désigné comme le Secteur est présenté au plan 1. Dans le cadre de ce programme, la Municipalité de Saint-Zotique peut acquérir tout immeuble situé dans ce secteur pour l'aliéner ou le louer aux fins décrites dans le présent document. Elle peut aussi détenir et administrer ces immeubles et exécuter tous les travaux d'aménagement, de restauration, de démolition ou de déblaiement requis sur ceux-ci. La Municipalité de Saint-Zotique pourra réaliser ce programme à la suite de l'entrée en vigueur du programme particulier d'urbanisme (PPU) et des règlements d'urbanisme conformes à ce programme.



ANNEXE 6

PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME – SECTEUR DU CENTRE-VILLE

1. LE CONTEXTE DE L'INTERVENTION

La Municipalité de Saint-Zotique désire dynamiser davantage son centre-ville afin d'améliorer son attractivité et sa vitalité. En effet, l'élaboration du Plan de développement économique 2016-2020 et du Plan d'action de développement durable et leur adoption en 2016 a permis de faire émerger un consensus sur les lignes directrices pour l'évolution du centre-ville. Ainsi, la Municipalité a choisi de se doter d'un Programme particulier d'urbanisme pour son centre-ville afin de traduire cette vision commune en cadre de planification en utilisant les outils urbanistiques pertinents.

En fait, par la mise en place de ce PPU, il est recherché de recréer l'ambiance d'autrefois alors que l'intersection de la 34^e Avenue et de la rue Principale brillait par son dynamisme. Celle-ci est illustrée sur les photos historiques ci-dessous. À cette époque le centre-ville de Saint-Zotique était animé par la présence d'un grand quai à la disposition des entreprises, de divers commerces tels qu'un restaurant (également bar), un établissement d'hébergement et l'ancien bureau de poste.

La recomposition d'un noyau villageois fort et supporté par des interventions municipales fortes et porteuses permettra de créer un milieu de vie jouant un rôle central dans l'identité zotiquienne.



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 réglementaires 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 télécommunications 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'égouts;
- 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 révisé 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 au nord et le lac Saint-François au sud, bornée à l'est par la Municipalité des Coteaux et à l'ouest par la Municipalité de Rivière-Beaudette.

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

Le secteur concerné par le PPU inclut le secteur identifié comme le « noyau villageois » tel qu'identifié au Plan d'urbanisme (plan des affectations du sol). Il s'agit d'un atout important à prendre en compte pour les qualités patrimoniales de son cadre bâti et pour ses qualités paysagères de manière générale. Le noyau villageois est assujéti au Règlement relatif aux plans d'implantation et d'intégration architecturale (Règlement n°535) et des objectifs et critères particuliers à ce secteur sont définis à l'article 5.2.

Plan 1 : Le secteur du noyau villageois identifié au PU



1.4 LE CONTEXTE ACTUEL

La Municipalité de Saint-Zotique connaît depuis plusieurs années un développement important. En effet, alors que la population au recensement en 2001 était de 4 288 résidants, elle est passée à 6 773 résidants en 2011 et à 7 934 en 2016. En fait, le décret de population du ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire l'estime à 8 338 résidants en 2018.

Cette croissance de la population s'est traduite dans l'évolution rapide du territoire zotiquien dans les dernières années. Dans ce contexte, la Municipalité a décidé d'orienter son développement sur les principes de développement durable en adoptant, en 2016, un Plan d'action de développement durable (PADD) et un Plan de développement économique (PDE). Ces documents de planification subsidiaires au Plan d'urbanisme ont été élaborés en collaboration avec les différents partenaires et les personnes intéressées (citoyens, élus, gens d'affaires, organismes communautaires) dans le cadre d'une démarche collaborative s'inspirant des meilleures pratiques du développement durable.

Cette démarche a permis de faire ressortir le rôle essentiellement de transit comme une faiblesse du secteur Centre-ville. Dans les documents de planification, celui-ci est identifié comme un **secteur stratégique devant jouer son rôle historique de « cœur villageois » à échelle humaine**. Il pourra ainsi miser sur ses qualités paysagères et fonctionnelles pour devenir un atout touristique et culturel important, profitant également aux Zotiquiennes et Zotiquiens. Plus spécifiquement, le PDE prévoit l'adoption d'un PPU pour orienter l'évolution des usages commerciaux exercés et doter la Municipalité d'outils en matière de gestion du stationnement, d'aide financière pour la relocalisation d'usages non souhaités au centre-ville, d'investissement dans le domaine public et d'acquisition foncière.

Le territoire de Saint-Zotique connaît un développement soutenu et le centre-ville est naturellement appelé à jouer un rôle de plus en plus stratégique. La consolidation de ce secteur central est un objectif stratégique pour l'ensemble de la municipalité. D'ailleurs, le site visé par le présent PPU est situé à proximité du secteur d'application du PPU de l'Hôtel de Ville et du PPU du Carrefour 20/20.

Bref, pour la communauté zotiquienne, le PPU du secteur Centre-ville est envisagé comme un outil pouvant permettre à la collectivité de développer un véritable centre-ville pouvant jouer le rôle d'un « cœur villageois » et servant également d'attrait touristique et culturel, pilier du développement économique. Dans un contexte de développement aux abords du centre-ville, plusieurs conditions se trouvent réunies pour amener ce dynamisme au cœur du territoire.

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 :

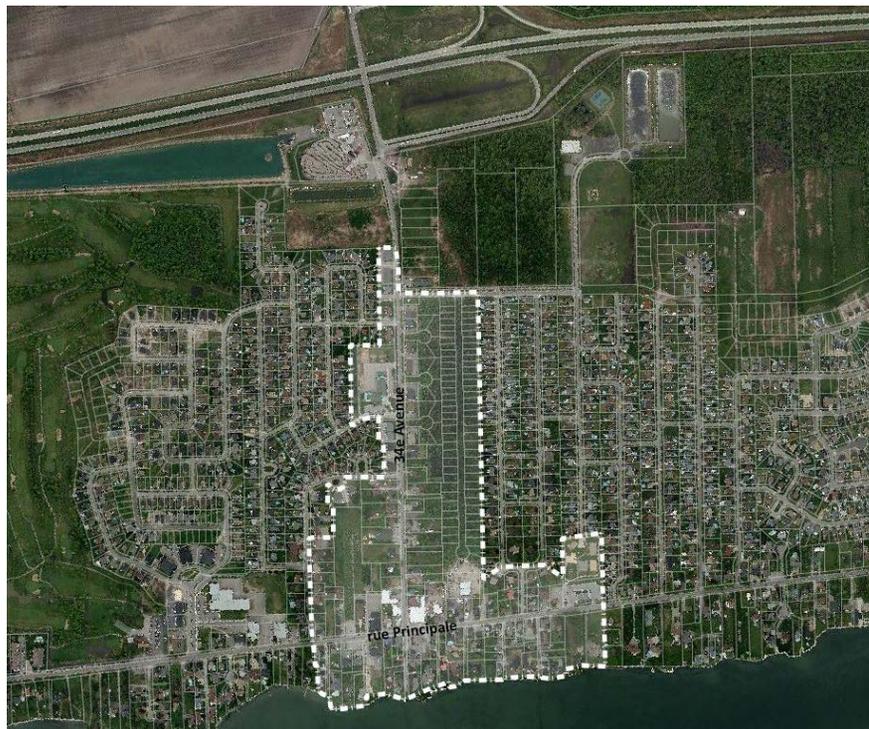
- Le territoire visé;
- L'état des lieux.

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

2.1 LE TERRITOIRE VISÉ

Le territoire visé par le PPU se trouve entièrement dans le périmètre d'urbanisation. Il s'articule autour de l'intersection de la 34^e Avenue et de la rue Principale. Le secteur est circonscrit par les limites de lots des propriétés et les lignes centrales de rues selon le cas. Ce secteur couvre une superficie approximative de 347 000 mètres carrés.

Plan 2 : Le secteur d'application du PPU



2.2 L'ÉTAT DES LIEUX

Différents enjeux ont été identifiés et sont abordés sous les thèmes suivants :

- a) Mise en valeur des qualités paysagères;
- b) Concentration d'usages publics au centre-ville;
- c) Usages non souhaitables au centre-ville;
- d) La 34^e Avenue.

a) Mise en valeur des qualités paysagères

Le Plan de développement économique adopté en 2016 a permis de faire ressortir l'importance de l'interface avec le lac Saint-François couplé au caractère champêtre du noyau villageois comme des atouts étant sous-exploités à plusieurs niveaux. En effet, les berges sont essentiellement privées et leur mise en valeur en est donc rendue plus difficile. De plus, le centre-ville comporte très peu d'usages orientés vers le tourisme et la culture pour le moment. Bref, la mise en valeur de ces deux éléments structurants du paysage permettrait d'exploiter les atouts du paysage en plus de contribuer au dynamisme du centre-ville. Cette dynamisation profiterait autant au tourisme qu'aux résidents de Saint-Zotique eux-mêmes et permettrait de **construire une identité collective forte** en mettant l'accent sur la culture et l'attraction de tourisme lié aux activités nautiques.

b) Concentration d'usages publics au centre-ville

Le centre-ville se caractérise par la grande présence d'usages et d'équipements publics ou à caractère institutionnel (écoles, église, hôtel de ville). Ces éléments structurants peuvent servir de base à la consolidation d'un cœur villageois fort et dynamique de la même

manière qu'ils l'ont été autrefois. Ces institutions essentiellement regroupé dans le secteur identifié comme noyau villageois tel qu'identifié au plan d'urbanisme jouent un rôle historique et fondamental dans l'identité zotiquienne. De plus, on peut noter que le secteur visé par le PPU (secteur centre-ville) est géographiquement central pour Saint-Zotique, ce qui en fait d'autant plus le véritable cœur de la Municipalité.

c) Usages non souhaitables au centre-ville

Le centre-ville compte toutefois un certain nombre d'usages à caractère industriel qui ne sont pas compatibles avec une vocation de cœur villageois. Ces usages occupent d'ailleurs d'importantes superficies.

d) La 34^e Avenue

La 34^e Avenue joue un rôle particulier dans le secteur visé par le PPU. Cette artère structurant le centre-ville en constitue également la principale porte d'entrée. Elle est également le principal lien entre les secteurs est et ouest du périmètre d'urbanisation et le pôle commercial du Carrefour 20/20. Bref, cette voie se démarque par le fait qu'elle occupe simultanément le rôle de voie de transit, de porte d'entrée et de rue structurante à l'échelle locale. De plus, la faible largeur de la voie ne permet qu'une seule voie de circulation dans chaque sens (pas de stationnement possible). La 34^e rue n'est pas réellement conçue comme une rue à échelle humaine permettant le confort du piéton.

3. LES INTERVENTIONS PROPOSÉES

La vision définie pour le centre-ville poursuit les grands objectifs suivants :

- Redévelopper la vocation de noyau villageois du centre-ville;
- Mettre en valeur le lac et le caractère architectural champêtre comme des composantes paysagères centrales;
- Compter sur un centre-ville dynamique économiquement;
- Rendre le secteur accessible aux diverses circulations;
- Créer un pôle de rassemblement pour la culture et pour l'art;
- Offre de services de commerce de proximité ainsi que de commerces à vocation culturelle ou artistique.

3.1 LE CONCEPT D'AMÉNAGEMENT

La vision de la Municipalité a été traduite par un concept d'aménagement qui mise sur les lignes directrices suivantes :

- Prévoir l'aménagement d'une interface avec le lac Saint-François permettant de le rendre accessible à tous;
- Aménager des quais d'accueil permettant au centre-ville d'attirer une clientèle touristique liée aux activités nautiques;
- Améliorer la qualité des aménagements sur la 34^e Avenue et réfléchir à une infrastructure de transport collectif permettant de relier le bord de l'eau et le pôle commercial Carrefour 20/20;
- Prévoir un ou plusieurs lieux de rencontre à proximité de la 34^e Avenue et de la rue Principale pour la tenue de divers événements communautaires en partenariat avec les institutions publiques et communautaires du secteur (église, école, hôtel de ville);
- Consolider le milieu résidentiel dans le centre-ville et, de manière générale, assurer l'augmentation de la densité dans le secteur.

Plan 3 : Le plan concept



3.2 INTERVENTIONS MUNICIPALES PRÉVUES

Par le présent PPU, la Municipalité prévoit entreprendre les actions suivantes :

- Aménager des lieux de rencontre de type place publique multifonctionnelle dans l'axe de la 34^e Avenue à l'interface avec le lac Saint-François et à proximité de l'église de Saint-Zotique;
- Accorder une aide pour relocaliser sur son territoire des entreprises commerciales ou industrielles qui y sont déjà présentes afin de déplacer les activités non souhaitées au centre-ville (*Loi sur les compétences municipales*, c. C-47.1, art. 90);
- Adopter un programme de revitalisation du centre-ville et accorder, en vertu de ce programme de revitalisation, des subventions aux parties prenantes privées pour la réalisation de travaux sur le domaine privé permettant de réaliser la vision du PPU (*Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*, c. A-19.1, art. 85.4). Par exemple, un programme de subvention pour la rénovation des façades est prévu;
- Aménager des quais d'accueil pouvant recevoir la clientèle touristique de navigation de plaisance;
- Élargir l'emprise foncière de la 34^e Avenue pour l'élargissement de l'emprise de la rue et l'aménagement d'une piste cyclable;
- Mettre en place un marché public;
- Revoir la configuration du domaine public afin de le rendre plus convivial pour le piéton (et autres transports actifs), ajouter du mobilier urbain distinctif et bonifier les aménagements paysagers;

- Adopter une signature uniformisée pour l'affichage dans le secteur d'application;
- Collaborer avec la paroisse pour la tenue d'événements à caractère public et culturel et éventuellement la réalisation de certains aménagements sur le terrain de l'église de Saint-Zotique;
- Aménager un stationnement étagé servant au stationnement pour l'ensemble du secteur du centre-ville.

Le présent règlement de Programme particulier d'urbanisme (PPU) établit un programme d'acquisition d'immeubles pour le secteur désigné comme le Secteur Centre-ville présenté au plan 2. Dans le cadre de ce programme, la Municipalité de Saint-Zotique peut acquérir tout immeuble situé dans ce secteur pour l'aliéner ou le louer aux fins décrites dans le présent document. Elle peut aussi détenir et administrer ces immeubles et exécuter tous les travaux d'aménagement, de restauration, de démolition ou de déblaiement requis sur ceux-ci. La Municipalité de Saint-Zotique pourra réaliser ce programme à la suite de l'entrée en vigueur du PPU et des règlements d'urbanisme conformes à ce programme.

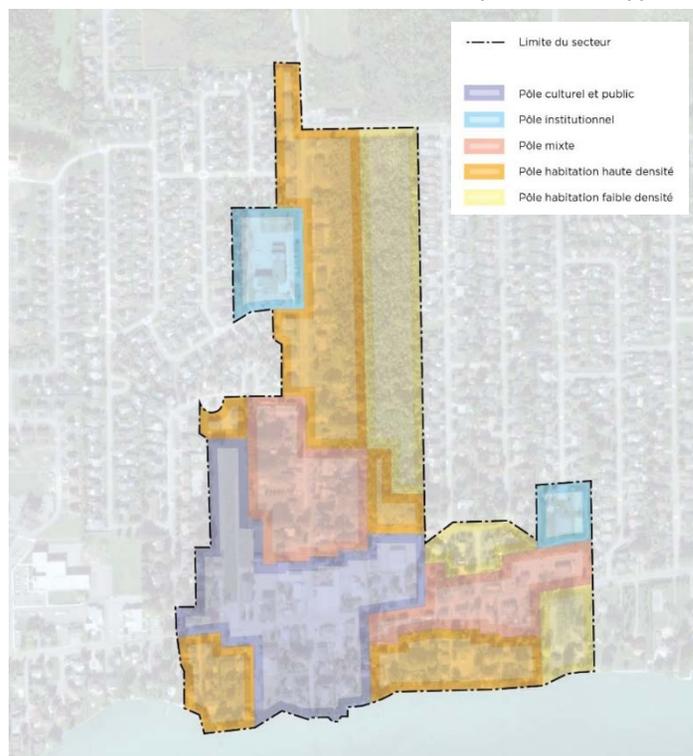
Plus particulièrement, un *Programme d'acquisition d'immeubles* (LAU, art. 85, alinéa 3) vise l'acquisition des immeubles nécessaires à la réalisation des interventions suivantes en utilisant les outils autorisés (LAU, art. 85.1) et en tenant compte du contexte :

- Aménager l'interface entre l'axe de la 34^e Avenue et le lac Saint-François par l'aménagement d'espaces publics ou commerciaux;
- Aménager des quais d'accueil;
- Assurer la gestion du stationnement dans le secteur du centre-ville;
- Réaliser tous les aménagements relatifs à la mobilité;
- Acquérir toute assiette foncière à l'élargissement de l'emprise de la 34^e Avenue;
- Toute autre action conforme aux éléments de vision et du concept d'aménagement compris dans le présent PPU.

3.3 PÔLES DE DÉVELOPPEMENT ET AMBIANCES RECHERCHÉES

Le concept se transpose dans la désignation de secteurs définissant des pôles associés à des ambiances recherchées pour les différentes parties du secteur d'application du PPU. En cas de contradiction avec l'affectation du secteur au plan des affectations du sol du Plan d'urbanisme (général), les vocations précisément identifiées et les normes spécifiquement imposées dans le présent PPU doivent être considérées comme prioritaires.

Plan 4 : Les pôles de développement



a) Pôle culturel et public

L'essence de ce pôle est de rendre l'interface avec le lac Saint-François accessible aux citoyens. Tout d'abord, il est planifié de créer des quais d'accueil permettant d'amener un dynamisme lié au tourisme dans ce pôle. Ce pôle doit tendre à devenir un espace de rencontre et de partage de la culture à l'échelle de la Municipalité. Ce lieu de rencontre central doit particulièrement mettre de l'avant les déplacements actifs et s'attarder à l'échelle du piéton. Il est recherché que ce pôle joue un rôle de cœur villageois qui pourra compter une place publique multifonctionnelle propice à la tenue d'évènements spéciaux, un petit marché public pour permettre la vente de produits locaux, de restaurants et de bars (avec contingentement). Ce pôle cherche à être attractif à toute heure de la journée et du soir. De plus, il est planifié que ce secteur central accueille l'implantation d'infrastructures de gestion en commun du stationnement (ex. : stationnement étagé).

Les référents suivants illustrent le développement visé pour le site :



Marché public Lionel-Daunais, Boucherville

Source : Sylvain Parr & Associés



Marché public de Longueuil

Source : Lucie Pagé / ekodef.com



Place Valois, Montréal

Source : Janique Kearns, Flickr.com



Place Kleber, Strasbourg

Source : Rene Schwietzke, Flickr.com



Village Saint-Sauveur

Source : Diane DesChâtelets



Quai des Cageux, Promenade Samuel-De Champlain

Source : Daoust Lestage



Marina, Disraeli

Source : Ville de Disraeli / Nadeau Photo Solution



Pier 64, Hudson River Park, New York, USA

Source : 10.aeccafe.com

b) Pôle mixte

Longeant les axes structurants, ce pôle permet d'assurer une continuité des activités présentes au cœur du secteur d'application du PPU le long des axes structurants. Le long de la 34^e Avenue, il cherche à faire le lien entre les quais d'accueil et le Pôle commercial du Carrefour 20/20 en vue d'établir un parcours de commerces et de services attrayants pour les citoyens et les visiteurs. Dans l'ensemble du pôle, il est planifié de créer une ambiance de cœur villageois et d'animer la rue, il est recherché d'attirer des usages du type commerces d'artisans, petits bureaux de professionnel ainsi que restaurants avec terrasses. Afin d'assurer une animation continue, des habitations devront se trouver aux étages supérieurs (au-dessus de ces commerces) et les locaux commerciaux du rez-de-chaussée devront être de taille réduite en superficie afin d'assurer un rythme intéressant pour le piéton au niveau de la rue en passant rapidement d'un petit commerce à l'autre. Un élargissement de la voie publique (pour permettre le stationnement sur rue et l'implantation de terrasses) pourrait aussi offrir une plus grande attractivité pour les commerces et une meilleure convivialité pour les habitants. Finalement, dans ce secteur, les stationnements devraient se retrouver en arrière lot pour permettre l'activité humaine en avant lot.

Les référents suivants illustrent le développement visé pour le site :



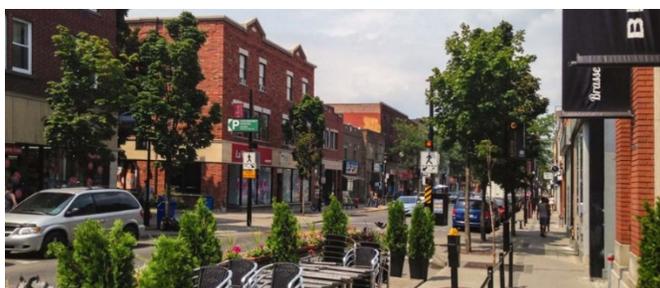
Placotoire de la Place De Castelneau, Montréal

Source : Arrondissement de Villeray–Saint-Michel–Parc-Extension



Avenue McGill College, Montréal

Source : Radio-Canada / Julie Marceau



Rue Wellington, Montréal

Source : <http://cessidoux.ca>



Place Valois, Montréal

Source : imtl.org



Rue Lionel-Daunais, Boucherville

Source : RE/MAX



Rue Émery, Montréal

Source : Groupe BC2 / Immophoto

c) Pôle hébergement et habitation haute densité

Afin de permettre aux visiteurs de pouvoir séjourner sur le territoire de la Municipalité et ainsi profiter de l'attractivité du centre-ville, ce pôle pourra accueillir de l'hébergement champêtre de style B&B et, plus particulièrement, dans les parties situées à proximité du lac Saint-François. Ce style d'hébergement est aussi permis dans le Pôle mixte. Par ailleurs, ce pôle pourra contribuer à la densification résidentielle du centre-ville qui est nécessaire à l'accroissement de son dynamisme et de son attractivité. Cette densification devra se faire dans le respect du caractère champêtre souhaité pour le centre-ville. Finalement, ce pôle favorisera une variété de mode de déplacement en lien avec les activités touristiques (vélo, moto, bateau, voiture et motoneige).

Les référents suivants illustrent le développement visé pour le site :



Ripplecove Hotel & Spa, Ayer's Cliff, Cantons-de-l'Est
Source : hotelleriechampetre.com



Condos du Lac Archambault
Source : chaletsauquebec.com



Source : N/A – Libre de droit



Source : N/A – Libre de droit



Les Condominiums Quatuo, Saint-Eustache
Source : RE/MAX

d) Pôle habitation faible densité

Ce pôle permettra d'assurer une meilleure interface entre les secteurs résidentiels existants et le secteur d'application du PPU en visant une densification moindre que dans les autres secteurs.

Les référents suivants illustrent le développement visé pour le site :



Multilogement
Source : maisonsbonneville.com



Jumelé
Source : maisonusinex.com



Maison de ville en rangée
Source : alphaarchitecture.ca

e) Pôle Institutionnel

Ce pôle correspond au parc Desjardins-du-Millénaire ainsi qu'à l'école de la Riveraine. Le PPU assure la pérennité de ces activités. En fait, il est visé de consolider les acquis en bonifiant l'aménagement paysager de l'école.

Les référents suivants illustrent le développement visé pour le site :



Parc Desjardins-du-Millénaire, Saint-Zotique

Source : Stroller Parking



École de la Riveraine, Saint-Zotique

Source : superrecycleurs.com

3.4 PÔLES DE DÉVELOPPEMENT ET AMBIANCES RECHERCHÉES

a) Dispositions applicables à tous les secteurs

Les normes suivantes s'appliquent à l'ensemble du secteur d'application du PPU, sauf disposition contraire au *Tableau des normes spécifiques à chaque secteur* :

- L'ensemble du secteur d'application du PPU doit être assujéti au Règlement relatif aux plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA);

- La superficie d'un établissement exerçant un usage commercial est limitée à 500 m² par établissement pour l'ensemble du secteur visé par le PPU. Toutefois, toute activité d'hébergement à vocation touristique ou tout marché public n'est pas assujettie à cette limite;
- Tout nouveau bâtiment mixte ou résidentiel comptant huit logements et plus ou de quatre étages et plus devraient comporter un stationnement souterrain comptant au moins 60 % des cases exigées pour les usages projetés;
- Les usages publics et les espaces verts sont permis partout sur le territoire d'application du PPU.

b) Tableau des normes spécifiques à chaque secteur

Pôle	Classes d'usages autorisées (et usages spécifiquement autorisés)	Marges minimales	Hauteur
Pôle culturel et public	C-1 Accommodation C-2 Détail, administration et service C-6 Restauration C-7 Débit de boisson C-8 Hébergement champêtre C-9 Hébergement d'envergure H-6 Multifamiliale H-7 Habitation collective R-2 Récréation extérieur 4611 Garage de stationnement pour automobiles 4621 Terrain de stationnement pour automobiles 4631 Stationnement intérieur 4632 Stationnement extérieur 5432 Marché public 6996 Bureau d'information pour tourisme 7112 Musée 7113 Galerie d'art 7114 Salle d'exposition 7115 Économusée 7116 Musée du patrimoine 7119 Autres activités culturelles 7441 Marina 7920 Loterie et jeux de hasard	Avant : 5 m Latérale : 3,5 m Somme des latérales : 7 m Arrière : 10 m	Max. quatre étages ou 20 m (la norme la plus restrictive s'applique)
Pôle mixte	C-1 Accommodation C-2 Détail, administration et service C-6 Restauration C-8 Hébergement champêtre Kiosque agricole pour vente temporaire de fruits et légumes H-6 Multifamiliale H-7 Habitation collective	Avant : 5 m Latérale : 3,5 m Somme des latérales : 7 m Arrière : 10 m	Max. quatre étages ou 20 m (la norme la plus restrictive s'applique)

Pôle	Classes d'usages autorisées (et usages spécifiquement autorisés)	Marges minimales	Hauteur
Pôle hébergement et habitation haute densité	C-8 Hébergement champêtre C-9 Hébergement d'envergure H-1 Unifamiliale isolée H-4 Bifamiliale isolée H-5 Trifamiliale isolée H-6 Multifamiliale R-1 Récréation légère	Avant : 5 m Latérale : 3,5 m Somme des latérales : 7 m Arrière : 10 m (à l'exception de la grille 208Hb où est autorisée une marge latérale minimale de 2 mètres et une somme des marges latérales à 4 mètres.)	Min. deux étages ou 6 m (la norme la plus restrictive s'applique) Max. quatre étages ou 20 m (la norme la plus restrictive s'applique)
Pôle habitation faible densité	H-1 Unifamiliale isolée H-2 Unifamiliale jumelée H-3 Unifamiliale en rangée H-4 Bifamiliale isolée H-5 Trifamiliale isolée	Avant : 7,5 m Latérale : 3,5 m Somme des latérales : 7 m Arrière : 7,5 m	Max. trois étages ou 15 m (la norme la plus restrictive s'applique)
Pôle institutionnel	Tous les usages publics et communautaires permis partout sur le secteur d'application du PPU	Avant : 5 m Latérale : 3,5 m Somme des latérales : 7 m Arrière : 10 m	Max. trois étages ou 15 m (la norme la plus restrictive s'applique)

(2021, 528-16, a. 1.)

c) Principe de concordance

À des fins de concordance, les limites des pôles définissant les ambiances recherchées peuvent être ajustées en fonction des contraintes du site et des projets soumis afin de s'adapter aux besoins divers et évolutifs de la Municipalité de Saint-Zotique. Cet ajustement doit toutefois se faire dans le respect du concept d'aménagement. De plus, tout projet de lotissement et de construction dans le secteur affecté par le PPU devra être soumis à l'approbation en vertu du Règlement relatif aux plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA). Ce règlement doit comprendre des objectifs et des critères de cohérence entre les projets présentés et le contenu du présent PPU. De plus, le Règlement relatif aux PIIA doit comporter des objectifs et critères imposant une cohérence entre l'architecture proposée et les référents contenus au présent PPU.

De plus, le Règlement de zonage peut détailler le concept d'aménagement en proposant des normes variant à l'intérieur d'un même pôle et en redivisant un même pôle en plusieurs zones. Toutefois, le Règlement de zonage doit reprendre les normes minimales comprises au présent PPU pour chaque pôle dans le respect du concept d'aménagement.

4. LE PLAN D'ACTION

La mise en place du PPU du Centre-ville découle de la volonté d'orienter les dynamiques de développement économique en vue de la réalisation de la vision de la Municipalité. Ainsi, l'essentiel de la mise en œuvre du PPU se fera par l'encadrement des projets de développement et de redéveloppement.

Pour concrétiser cet encadrement, la première étape consistera à l'adoption de règlements de concordance (zonage et PIIA) et à leur application. Le Règlement de zonage doit reprendre les normes spécifiques définies dans le présent PPU. Chaque pôle identifié au PPU peut être redécoupé en plusieurs zones au plan de zonage. Le Règlement relatif aux PIIA doit comprendre des objectifs et des critères

référant au contenu du présent PPU afin que tout projet de lotissement et de construction soit conforme et cohérent avec le présent PPU. Il devra aussi chercher à assurer le déploiement du caractère champêtre du secteur.

Ensuite, 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 des pôles;
- Indiquent les usages autorisés dans chacune des zones;
- Précisent les normes et dispositions applicables.

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.

Conformément à l'article 145.21 de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* (c. A-19.1), la municipalité peut assujettir par règlement la délivrance de tout permis de construction ou de lotissement ou d'un certificat d'autorisation à la conclusion d'une entente entre le requérant et la municipalité portant sur la réalisation de travaux relatifs aux infrastructures et aux équipements municipaux et sur la prise en charge ou le partage des coûts relatifs à ces travaux; ou encore, au paiement par le requérant d'une contribution destinée à financer tout ou partie d'une dépense liée à l'ajout, l'agrandissement ou la modification d'infrastructures ou d'équipements municipaux requis pour assurer la prestation accrue de services municipaux découlant de l'intervention visée par la demande de permis ou de certificats.

La possibilité de percevoir de tels frais de développement n'exclut pas la possibilité pour la municipalité d'exiger que le propriétaire prenne à sa charge le coût de certains éléments des plans, notamment celui des infrastructures ou des équipements, qu'il réalise son projet dans un délai fixé ou qu'il fournisse des garanties financières pour accorder toute approbation de PIIA (art. 145.21 de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* (c. A-19.1)). Elle n'exclut pas non plus la possibilité pour la municipalité d'exiger des cessions ou des paiements de frais de parc conformément à la section II.1 de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* (c. A-19.1).

Le plan d'action du PPU du secteur Centre-ville 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 des 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 économique 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

Projets / interventions

1. Se doter de la possibilité d'adopter un *Programme d'acquisition d'immeubles*
2. Aménager des lieux de rencontre dans l'axe de la 34^e Avenue
3. Adopter un programme de revitalisation pour permettre d'accorder des subventions
4. Appuyer financièrement le déménagement d'usages non souhaités
5. Aménager des quais d'accueil pour plaisanciers
6. Élargir l'emprise de la 34^e Avenue
7. Établir une signature uniformisée pour l'affichage
8. Collaborer avec la paroisse pour la tenue d'évènements publics
9. Mettre sur pied d'un marché public
10. Aménager un stationnement étagé
11. Recherche d'investisseurs privés majeurs

Calendrier

Moyen terme
Moyen-long terme
Moyen terme
Moyen terme
Moyen terme
Moyen-long terme
Moyen terme
Court-moyen-long terme
Moyen terme
Moyen-long terme
Court-moyen-long terme



5. 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 à l'échelle locale et régionale 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.



ANNEXE 7

PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME – SECTEUR OUEST

8. LE CONTEXTE DE L'INTERVENTION

La Municipalité de Saint-Zotique désire mieux encadrer le développement de terrains vacants d'importance stratégique dans son Secteur ouest et orienter le développement urbain de la rue Principale et ainsi assurer une continuité entre les différentes parties de la Municipalité le long de cette voie. Afin de permettre à la Municipalité cet encadrement du développement immobilier dans le but de concrétiser sa vision, la Municipalité a choisi de mettre en place un Programme particulier d'urbanisme pour le Secteur ouest.

1.1 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 réglementaires et les stratégies d'intervention qui seront mises 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 télécommunications 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'égouts;
- 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 révisé 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 au nord et le lac Saint-François au sud, bornée à l'est par la Municipalité des Coteaux et à l'ouest par la Municipalité de Rivière-Beaudette.

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

La majeure partie de la superficie des terrains faisant partie du présent PPU est identifiée comme faisant partie d'une « réserve pour le développement résidentiel après 2016 » au Schéma d'aménagement révisé de la MRC présentement en vigueur. Ces espaces autrefois sous réserve peuvent donc désormais être développés.

1.4 LE CONTEXTE ACTUEL

La Municipalité de Saint-Zotique connaît depuis plusieurs années un développement important. En effet, alors que la population au recensement était de 4 288 résidents en 2001, elle est passée à 6 773 en 2011 à 7 934 en 2016. En fait, le décret de population du ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire l'estime à 8 338 résidents en 2018.

Cette croissance de la population s'est traduite dans l'évolution rapide du territoire zotiquien dans les dernières années. En plus de la consolidation des milieux résidentiels, de nombreux projets d'infrastructures communautaires sont en planification. Bref, le périmètre urbain de Saint-Zotique est en consolidation constante.

Dans ce contexte de transformation rapide du territoire, la Municipalité a décidé d'orienter son développement sur les principes de développement durable en adoptant, en 2016, un Plan d'action du développement durable (PADD) et un Plan de développement économique (PDE). Ces documents de planification subsidiaires au Plan d'urbanisme ont été élaborés en collaboration avec les différents partenaires et les personnes intéressées (citoyens, élus, gens d'affaires, organismes communautaires) dans le cadre d'une démarche collaborative s'inspirant des meilleures pratiques du développement durable. Le présent PPU s'appuie sur cette réflexion et permet de la transcrire dans le cadre de planification appliqué au secteur Ouest.

Le territoire visé par le PPU (Secteur ouest) se démarque par la dominance des espaces vacants. En effet, le territoire comprend un secteur déjà construit, dont certains terrains présentent un potentiel de redéveloppement ainsi que des terrains vacants en attente de développement. Ceux-ci sont soumis à des pressions immobilières pour le développement d'autant plus que l'affectation de réserve résidentielle identifiée au Schéma d'aménagement révisé de la MRC de Vaudreuil-Soulanges est maintenant levée depuis 2016. Bref, on y retrouve à l'heure actuelle une forte pression de développement et, comme dans l'ensemble de la région péri-métropolitaine de Montréal, **une tendance vers la densification des milieux de vie répondant aux orientations d'aménagement du gouvernement provincial.**

Le Conseil municipal souhaite ainsi encadrer le développement urbain et tirer profit de ce potentiel pour consolider stratégiquement la structure urbaine dans le respect de la vision de développement durable de la Municipalité pour ce secteur.

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.

9. 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;
- L'état des lieux.

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

2.1 LE TERRITOIRE VISÉ

Le territoire visé par le PPU se trouve entièrement dans le périmètre d'urbanisation. Il est principalement constitué des lots non construits n°1 688 760 et 1 688 761 du cadastre du Québec. Ceux-ci sont identifiés comme faisant partie de la réserve pour le développement résidentiel se terminant en 2016 au plan des affectations du sol du Plan d'urbanisme. Le territoire se compose également du développement résidentiel de la 65^e Avenue et des lots avoisinant la rue Principale entre la 72^e Avenue et la limite est du lot n°1 688 760. Le secteur est circonscrit par les limites de lots des propriétés et les lignes centrales de rues selon le cas. Le secteur Ouest est un milieu de transition entre le cœur de la Municipalité (centre-ville) et le secteur résidentiel des abords de la plage municipale de Saint-Zotique. Ce secteur se démarquant par la prédominance des espaces vacants est d'une superficie approximative de 650 000 mètres carrés.

Plan 1 : Le secteur d'application du PPU



2.2 L'ÉTAT DES LIEUX

Différents enjeux ont été identifiés et sont abordés sous les thèmes suivants :

- a) Interface avec le lac Saint-François;
- b) Présence de grands espaces vacants;
- c) Articulation aux milieux de vie existants;
- d) Rue Principale.

- a) Interface avec le lac Saint-François;

Le secteur visé par le PPU se démarque par l'importance de son interface paysagère avec le lac Saint-François qui se manifeste notamment par la présence de berges importantes. Il s'agit d'une composante du site qui est incontournable et qui doit être considérée

dans la planification du secteur. Celle-ci devra être mise en valeur par la préservation des vues sur le lac et surtout par la préoccupation de l'accessibilité aux berges qui constitue un enjeu incontournable.

D'ailleurs, le Secteur ouest se situe dans une partie du territoire de la Municipalité qui se démarque par l'importance des activités nautiques. En effet, les canaux présents à l'ouest du site permettent aux résidents d'entreposer leurs bateaux et d'avoir facilement accès au lac Saint-François. Un tel canal se trouve au cœur du Secteur ouest. La plage municipale avoisinante est également un atout majeur pour l'ensemble de la Municipalité qui constitue un élément touristique structurant.

b) Présence de grands espaces vacants

Les lots n°1 688 760 et 1 688 761 du cadastre du Québec comptent pour la majeure partie du territoire visé par le PPU. Il s'agit d'une assiette foncière comportant un potentiel de développement majeur. Il est donc primordial de prévoir le développement de cet ensemble au sein d'une réflexion générale et de s'assurer d'une cohérence du tissu urbain.

c) Articulation aux milieux de vie existants

Bien que le site visé par le PPU soit peu développé, un ensemble résidentiel se trouve déjà au cœur du site. Un enjeu d'intégration et de gradation des hauteurs allant croissante est essentielle à la bonne articulation des développements projetés et du milieu de vie existant. De plus, cet enjeu s'applique également aux secteurs résidentiels existants situés à l'ouest et à l'est du site visé par le PPU. Finalement, il est souhaité que le PPU amène une amélioration de la qualité de vie dans le secteur avec l'ajout de services, ce qui contribuera à l'articulation du développement au secteur existant.

d) Rue Principale

La rue Principale est la plus importante voie unissant les différents secteurs de Saint-Zotique et joue donc un rôle majeur dans la vie quotidienne des Zotiquiens et Zotiquiennes. Alors que cet axe compte un front bâti relativement continu sur une grande partie du territoire de la Municipalité, celui-ci s'estompe nettement dans la section de la rue Principale faisant partie du secteur visé par le PPU. En fait, sur ce tronçon, cette voie s'apparente plutôt à un chemin de campagne marqué par la présence de certains bâtiments résidentiels de caractère champêtre et de quelques usages commerciaux, dont une épicerie, une station d'essence, un coiffeur et deux garages de réparation d'automobiles.

10. LE CONCEPT D'AMÉNAGEMENT ET INTERVENTIONS PROPOSÉES

La Municipalité a défini une vision porteuse afin d'orienter le développement urbain vers la mise en valeur et la consolidation des qualités du territoire et la réalisation du potentiel du secteur Ouest. La vision définie poursuit les objectifs suivants :

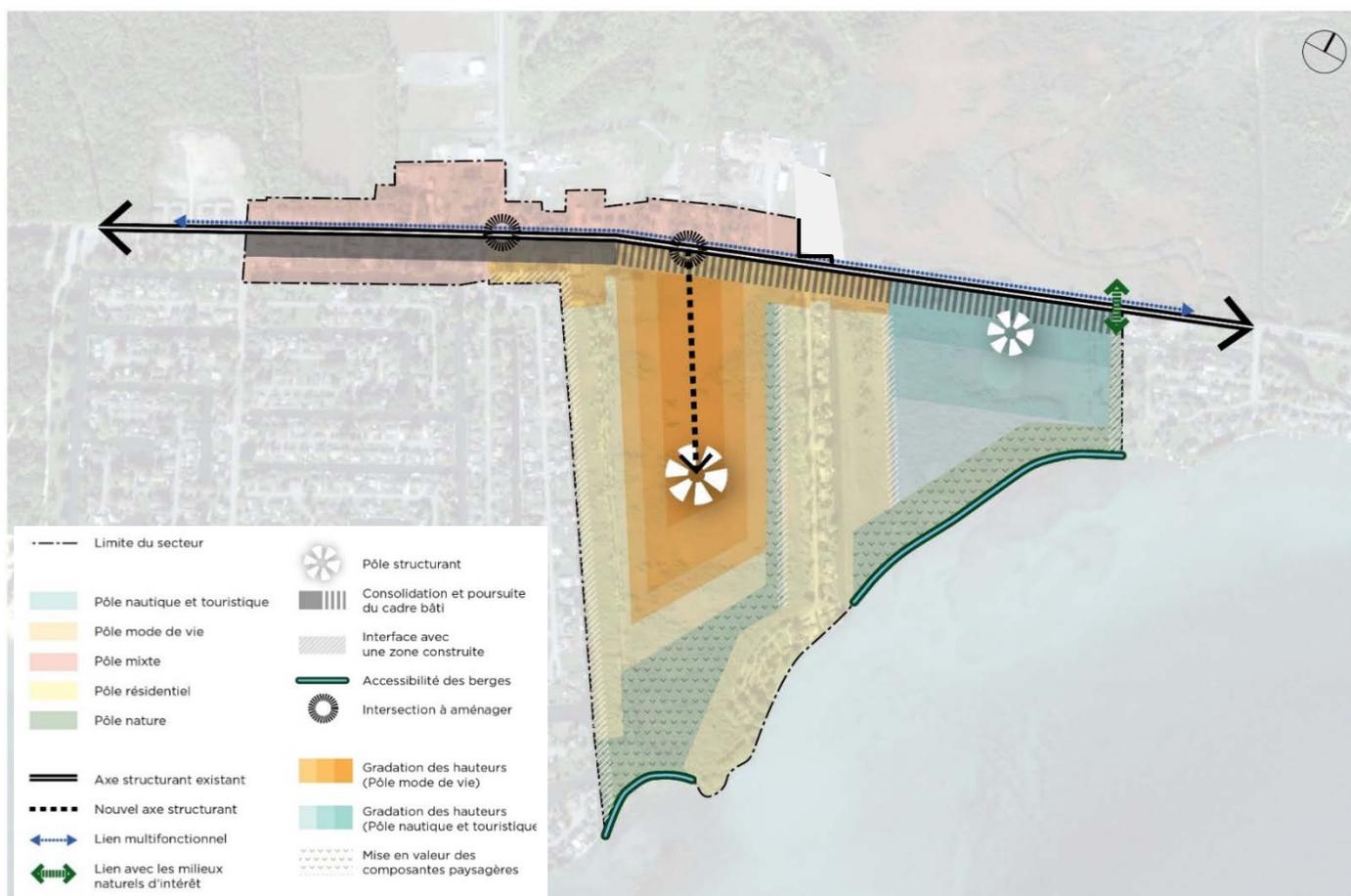
- Développer un milieu de vie complet et attractif jouant le rôle de « cœur local » pour la partie Ouest de la Municipalité et comportant une dimension touristique importante;
- Mettre en valeur le lac Saint-François comme composante paysagère centrale;
- Veiller à une bonne articulation des nouveaux développements au contexte existant;
- Assurer un niveau de densité minimale permettant de consolider le tissu urbain et ses infrastructures;
- Encadrer les projets de redéveloppement pour qu'ils s'articulent à la vision générale pour le secteur;
- Prévoir l'insertion de logements sociaux;
- Maintenir les vocations résidentielles existantes et assurer un développement harmonieux pour les secteurs adjacents aux secteurs existants;
- Favoriser les aménagements s'inspirant des meilleures pratiques de développement durable.

3.1 LE CONCEPT D'AMÉNAGEMENT

La vision de la Municipalité a été traduite par un concept d'aménagement qui mise sur les lignes directrices suivantes :

- Rendre les berges plus disponibles à tous en y favorisant des usages à très faible intensité et les parcours accessibles au public;
- Aménager un pôle nautique mettant en valeur les atouts du site en matière de proximité avec le lac Saint-François, par l'aménagement d'une marina;
- Assurer la consolidation du front bâti sur la rue Principale afin de renforcer l'effet de continuité entre les différentes parties du Secteur ouest;
- Établir une gradation des hauteurs décroissante à partir de la rue Principale dans le but d'assurer une bonne articulation des hauteurs au cadre bâti existant et de préserver les vues sur le lac Saint-François.
- Encadrer la densification sur les grands terrains vacants (lots n°1 688 760 et 1 688 761) en misant sur la création d'un pôle « mode de vie » organisé autour d'un axe central public.

Plan 2 : Le plan concept



3.2 INTERVENTIONS MUNICIPALES PRÉVUES

Par le présent PPU, la Municipalité prévoit entreprendre les actions suivantes :

- Aménager un parcours public, afin de rendre plus accessible à tous les berges du lac Saint-François;
- Se doter d'un plan pour l'intégration de logements sociaux.

Le présent règlement de Programme particulier d'urbanisme (PPU) établit un programme d'acquisition d'immeubles pour le secteur désigné comme le Secteur ouest présenté au plan 1. Dans le cadre de ce programme, la Municipalité de Saint-Zotique peut acquérir tout immeuble situé dans ce secteur pour l'aliéner ou le louer aux fins décrites dans le présent document. Elle peut aussi détenir et administrer ces immeubles et exécuter tous les travaux d'aménagement, de restauration, de démolition ou de déblaiement requis sur ceux-ci. La Municipalité de Saint-Zotique pourra réaliser ce programme à la suite de l'entrée en vigueur du programme particulier d'urbanisme (PPU) et des règlements d'urbanisme conformes à ce programme.

3.3 PÔLE DE DÉVELOPPEMENT ET AMBIANCES RECHERCHÉES

Ce concept se transpose dans la désignation de pôles définissant des ambiances recherchées pour les différentes parties du secteur d'application du PPU. En cas de contradiction avec l'affectation du secteur au plan des affectations du sol du Plan d'urbanisme (général), les vocations précisément identifiées et les normes spécifiquement imposées dans le présent PPU doivent être considérées comme prioritaires.

Plan 3 : Plan des pôles de développement



a) Pôle nautique et touristique

Il est planifié d'implanter un « Pôle nautique et touristique » permettant une cohabitation d'activités de villégiature et résidentielles orientées vers la mise en valeur de la proximité du lac Saint-François. Ce pôle se déploiera en complément de l'attrait touristique de la plage municipale située à proximité du secteur d'application du PPU et du développement mixte du « Pôle mode de vie ». Une ambiance de villégiature et un style de vie orienté vers l'accès à l'eau et les activités nautiques sont recherchés.

Les référents suivants illustrent le développement visé pour le site :



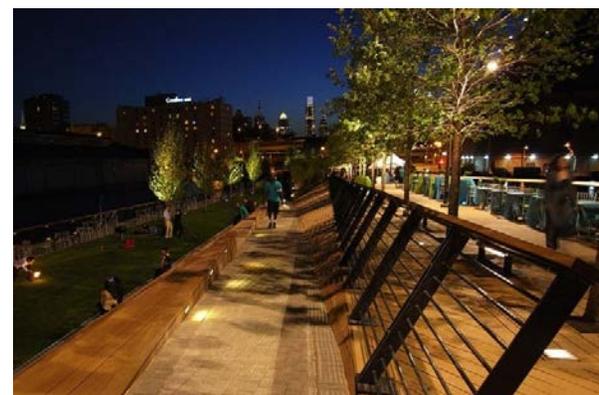
Marina de Saurel, Sorel-Tracy
Source : TC Média – Pascal Cournoyer



Sainte-Anne-de-Bellevue
Source : montrealfamilies.ca



Sainte-Anne-de-Bellevue
Source : annies.ca



Race street pier, Philadelphie, USA
Source : landezine.com



Sainte-Anne-de-Bellevue
Source : Parcs Canada

b) Pôle mode de vie

Dans le secteur du « Pôle mode de vie », des fonctions commerciales et résidentielles cohabitent dans un tout cohérent. Les fonctions résidentielles s'articuleront autour d'un axe ou d'un noyau commercial central. Dans cet ensemble qui devra comporter des espaces verts importants, il est recherché de mettre de l'avant les circulations piétonnes, particulièrement vers ce centre. Un principe de gradation des hauteurs allant décroissant à partir de la rue Principale et croissant à partir des milieux résidentiels vers le cœur commercial doit être observé. Ce « Pôle mode de vie » vise à tirer profit de l'achalandage engendré par le développement projeté de la marina et de la proximité de la plage municipale de Saint-Zotique.

Les référents suivants illustrent le développement visé pour ce secteur :



Quartier Ginko, Bordeaux, FR

Source : bordeaux2030.fr/



Éco-quartier Hoche, Nanterre, FR

Source : www.lemoniteur.fr



Place du marché, ville Antony, FR

Source : www.ville-antony.fr



Outlet, Charleston, Caroline du Sud

Source : tangeroutletcanada.com



Non identifié

Source : N/A – Libre de droit

c) Pôle mixte

Les nouveaux développements et redéveloppements des abords de la rue Principale devront chercher à développer une ambiance de rue villageoise par le fait que plusieurs fonctions (résidentielle, commerciale, publique, etc.) pourront se côtoyer. De plus, il est visé de conserver le caractère champêtre du secteur, autant dans l'architecture proposée que dans l'implantation plus rapprochée des bâtiments par rapport à la rue. Il est planifié de densifier ce pôle en limitant toutefois les hauteurs afin de conserver le caractère champêtre souhaité.

Les référents suivants illustrent le développement visé pour ce secteur :



Le Vieux-Village, Bromont
Source : bromont.net



Rue principale, Hudson, Ohio, USA
Source : N/A – Libre de droit

d) Pôle résidentiel

Ce pôle vise à permettre une bonne articulation des nouveaux développements aux milieux environnants en proposant un développement composé d'habitations unifamiliales de plus faible hauteur. La qualité architecturale proposée devra permettre de conserver et de mettre en valeur une ambiance de tranquillité à l'écart des principales activités comprises au cœur du Secteur ouest.

Les référents suivants illustrent le développement visé pour ce secteur :



Unifamilial

Source : maisonlaprise.com



Unifamilial

Source : lesmaisons.com



Les Développements Longueuil-sur-le-Parc inc.,
Longueuil

Source : aapq.org



Village Giethoorn, Overijssel, Pays-Bas

Source : N/A – Libre de droit

e) Pôle nature

Il est visé de rendre les berges du lac Saint-François accessibles à tous en prévoyant des cheminements piétons et des activités de mise en valeur de la nature ainsi que des activités de villégiature légère. Il est souhaité qu'une ambiance de proximité avec la nature et l'eau soit ressentie dans ce pôle.

Les référents suivants illustrent le développement visé pour ce secteur :



Bord du fleuve, Verdun
Source : mtlblog.com



Rochetaillée-sur-Saône, Lyon, FR
Source : landezine.com



Divers
Source : N/A – Libre de droit

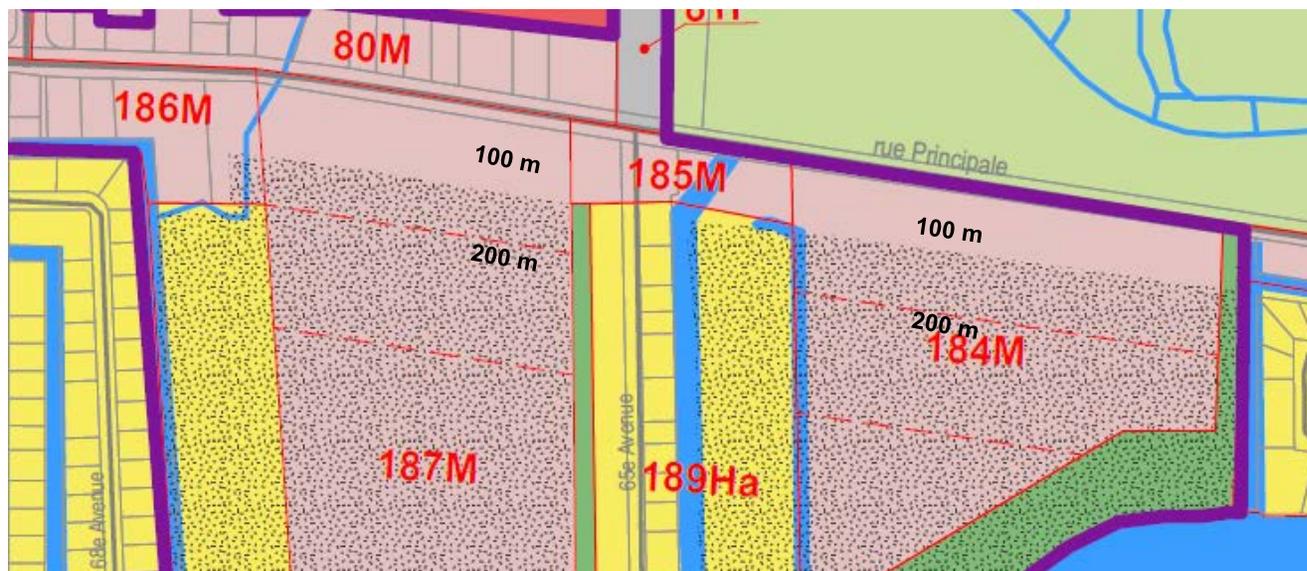
3.4 ASPECTS NORMATIFS ET CONCORDANCE

a) Dispositions applicables à tous les secteurs

Les normes suivantes s'appliquent à l'ensemble du secteur d'application du PPU, sauf disposition contraire au *Tableau des normes spécifiques à chaque pôle* :

- L'ensemble du secteur d'application du PPU doit être assujéti au Règlement relatif aux plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA);
- Pour un projet intégré situé dans les pôles « mode de vie » et « nautique et touristique », la densité minimale exigée doit être une densité brute de 22 logements à l'hectare calculée à l'échelle de l'ensemble du projet;
- Dans l'ensemble du secteur d'application du PPU, les marges minimales sont les suivantes :
 - Avant : 5 mètres;
 - Latérale : 3,5 mètres;
 - Somme des marges latérales : 7 mètres;
 - Arrière : 10 mètres.
- Tout nouveau bâtiment mixte ou résidentiel comptant huit logements et plus ou de quatre étages et plus devrait comporter un stationnement souterrain comptant au moins 60 % des cases exigées pour les usages projetés.
- La hauteur des bâtiments par rapport à la rue Principale :
 - La hauteur de tout nouveau bâtiment totalement compris dans une bande de 100 mètres de l'emprise de la rue Principale est plafonnée à un maximum de neuf étages ou 27 mètres (la norme la plus restrictive s'applique);
 - La hauteur de tout nouveau bâtiment totalement compris dans une bande de 200 m de l'emprise de la rue Principale est plafonnée à un maximum de six étages ou 18 mètres (la norme la plus restrictive s'applique);
 - La hauteur de tout nouveau bâtiment qui n'est pas compris dans une bande de 200 m de l'emprise de la rue Principale est plafonnée à un maximum de quatre étages ou 12 mètres (la norme la plus restrictive s'applique);
- Les usages publics et communautaires et les espaces verts sont permis partout sur le territoire d'application du PPU.

Figure 1 Bande de 100 m et de 200 m de la rue Principale (traits interrompus rouges) – Extrait du plan de zonage tel que modifié en concordance au présent PPU



b) Tableau des normes spécifiques à chaque pôle

Pôle	Classes d'usages autorisées (et usages spécifiquement autorisés)	Hauteur
Pôle nautique et touristique	C-1 Accommodation C-2 Détail, administration et service C-6 Restauration C-8 Hébergement champêtre C-9 Hébergement d'envergure H-6 Multifamiliale H-7 Habitation collective 7441 Marina	Voir disposition générale
Pôle mode de vie	C-1 Accommodation C-2 Détail, administration et service C-6 Restauration C-8 Hébergement champêtre C-9 Hébergement d'envergure H-6 Multifamiliale H-7 Habitation collective	Voir disposition générale
Pôle mixte	C-1 Accommodation C-2 Détail, administration et service C-4 Poste d'essence / Station-service C-6 Restauration C-8 Hébergement champêtre C-9 Hébergement d'envergure H-1 Unifamiliale isolée H-4 Bifamiliale isolée H-5 Trifamiliale isolée H-6 Multifamiliale	Max. quatre étages ou 20 m (la norme la plus restrictive s'applique)
Pôle résidentiel	H-1 Unifamiliale isolée H-2 Unifamiliale jumelée H-3 Unifamiliale en rangée	Max. deux étages ou 10 m (la norme la plus restrictive s'applique)
Pôle nature	7499 Base de plein air, 7512 Centre de santé (incluant saunas, spas et bains thérapeutiques ou turcs), 5833 Auberge ou gîte touristique (« Bed and Breakfast »)	Max. deux étages ou 10 m (la norme la plus restrictive s'applique)

Finalement, dans les pôles « mode de vie » et « nautique et touristique », un projet intégré soumis à l'approbation PIIA permet l'atteinte d'une densité résidentielle brute de 22 logements à l'hectare à l'échelle d'un projet d'ensemble.

c) Principe de concordance

À des fins de concordance, les limites des pôles définissant les ambiances recherchées peuvent être ajustées en fonction des contraintes du site et des projets soumis afin de s'adapter aux besoins divers et évolutifs de la Municipalité de Saint-Zotique. Cet ajustement doit toutefois se faire dans le respect du concept d'aménagement. De plus, tout projet de lotissement et de construction dans le secteur affecté par le PPU devra être soumis à l'approbation en vertu du Règlement relatif aux plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA). Ce règlement doit comprendre des objectifs et des critères de cohérence entre les projets présentés et le contenu du présent PPU. De plus, le Règlement relatif aux PIIA doit comporter un objectif et/ou un critère imposant une cohérence entre l'architecture proposée et les référents contenus au présent PPU.

Le règlement sur les PIIA doit poursuivre les objectifs suivants :

- Concevoir un projet de lotissement qui s'intègre à la trame urbaine, qui permet la mise en valeur des milieux naturels d'intérêt et facilite les déplacements actifs.
- Prévoir un lotissement favorise la réalisation du concept d'aménagement au PPU applicable au secteur.
- Assurer l'harmonisation des différentes activités autour de principes d'aménagement commun tout en assurant une bonne cohabitation avec les secteurs résidentiels existants.
- Privilégier des typologies architecturales, des volumétries et l'implantation des bâtiments favorisant la réalisation du concept d'aménagement et des ambiances recherchées pour chaque pôle tel que défini au PPU applicable au secteur.
- Conserver une échelle humaine et éviter l'impact des constructions sur les espaces extérieurs malgré la densité recherchée.
- Créer un environnement favorisant les déplacements actifs et l'utilisation du transport collectif.
- Créer une ambiance confortable pour le piéton et incitant à la promenade et à la détente pour les secteurs commerciaux et récréotouristiques.
- Créer une architecture de paysage au caractère écoresponsable et valorisant le cadre naturel du site et de la Municipalité, tout en assurant la conservation et la mise en valeur des écosystèmes naturels dans le secteur.
- Diminuer l'impact visuel des aires de stationnement, des voies de circulation, des espaces de manutention et des bâtiments et constructions accessoires sur le paysage.
- Diminuer l'impact des surfaces minérales sur l'environnement et limiter les îlots de chaleur.
- Assurer la fonctionnalité et la sécurité des accès routiers et des stationnements.
- Assurer le développement d'une signature architecturale distinctive recherchant le développement d'un caractère d'ensemble champêtre et à vocation touristique.
- Créer un cadre bâti de qualité, harmonieux et durable.
- Assurer un affichage élégant et harmonisé sur l'ensemble du site, qui s'intègre au paysage et à l'architecture des bâtiments.

De plus, le Règlement de zonage peut détailler le concept d'aménagement en proposant des normes variant à l'intérieur d'un même pôle et en le redivisant en plusieurs zones. Toutefois, le Règlement de zonage doit reprendre les normes minimales comprises au présent PPU pour chaque pôle dans le respect du concept d'aménagement.

11. LE PLAN D'ACTION

La mise en place du PPU du secteur Ouest découle de la volonté d'orienter la pression pour le développement économique en vue de la réalisation de la vision de la Municipalité. Ainsi, l'essentiel de la mise en œuvre du PPU se fera par l'encadrement des projets de développement et de redéveloppement présentés par les citoyens et développeurs.

Pour concrétiser cet encadrement, il consistera essentiellement à l'adoption de règlements de concordance (zonage et PIIA) et à leur application. Le Règlement de zonage doit reprendre les normes spécifiques définies dans le présent PPU. Chaque pôle identifié au PPU peut être redécoupé en plusieurs zones au plan de zonage. Le Règlement relatif aux PIIA doit comprendre des objectifs et des critères référant au contenu du présent PPU afin que tout projet de lotissement et de construction soit conforme et cohérent avec le présent PPU.

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 pôles;
- Indiquent les usages autorisés dans chacune des zones;
- Précisent les normes et les dispositions applicables.



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.

Conformément à l'article 145.21 de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* (c. A-19.1), la municipalité peut assujettir par règlement la délivrance de tout permis de construction ou de lotissement ou d'un certificat d'autorisation à la conclusion d'une entente entre le requérant et la municipalité portant sur la réalisation de travaux relatifs aux infrastructures et aux équipements municipaux et sur la prise en charge ou le partage des coûts relatifs à ces travaux; ou encore au paiement par le requérant d'une contribution destinée à financer tout ou partie d'une dépense liée à l'ajout, l'agrandissement ou la modification d'infrastructures ou d'équipements municipaux requis pour assurer la prestation accrue de services municipaux découlant de l'intervention visée par la demande de permis ou de certificat.

La possibilité de percevoir de tels frais de développement n'exclut pas la possibilité pour la municipalité d'exiger que propriétaire prenne à sa charge le coût de certains éléments des plans, notamment celui des infrastructures ou des équipements, qu'il réalise son projet dans un délai fixé ou qu'il fournisse des garanties financières pour accorder toute approbation de PIIA (art. 145.21 de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* (c. A-19.1)). Elle n'exclut pas, non plus, la possibilité pour la municipalité d'exiger des cessions ou des paiements de frais de parc conformément à la section II.1 de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* (c. A-19.1).

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 des 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 économique 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

Projets / interventions

- 1- Se doter d'un plan pour l'intégration de logements sociaux pour le secteur Ouest
- 2- Aménager un domaine public sur les berges du lac Saint-François

Calendrier

Court-Moyen terme
Moyen terme

12. 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 à l'échelle locale et régionale 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.