



SERVICE DE L'URBANISME

Consolidation administrative du Règlement de Plan d'urbanisme Numéro 1674

Inclus, règlement de modification:

Nos 001, 002, 003, 004, 005, 006.

(000*) = Projet retiré

(000) = Projet en cours

AVIS DE MOTION: 2004-11-08

ENTRÉE EN VIGUEUR: 2005-02-22

AVERTISSEMENT

La présente consolidation administrative n'a aucune sanction officielle, il faut se reporter au Livre Officiel des Règlements de la Ville de Saint-Eustache pour appliquer ou interpréter les règlements d'amendement.

PROVINCE DE QUÉBEC
VILLE DE SAINT-EUSTACHE

RÈGLEMENT NUMÉRO : 1674

RÈGLEMENT RÉVISANT LE PLAN D'URBANISME

Séance régulière du conseil municipale de la Ville de Saint-Eustache tenue le 13 décembre 2004 à 19 h 30 à la salle du conseil, à la mairie de Saint-Eustache. Sont présents les conseillers(ères): Nicole Carignan-Lefebvre, André Biard, Patrice Paquette, Daniel Goyer, Pierre Charron, Julie Desmarais, Pauline Harrison et Raymond Tessier, formant quorum sous la présidence du maire Claude Carignan.

CONSIDÉRANT QU'il est à propos et dans l'intérêt de la Ville et de ses contribuables que, dans le cadre de la révision parallèle du plan d'urbanisme et de l'ensemble de la réglementation d'urbanisme et la nécessité d'articuler le présent règlement avec ces derniers, il soit procédé au remplacement des dispositions contenues au règlement de plan d'urbanisme;

CONSIDÉRANT QU'avis de motion du présent règlement a été donné le 8 novembre 2004;

LE CONSEIL MUNICIPAL DÉCRÈTE CE QUI SUIT :

TABLE DES MATIÈRES**INTRODUCTION**

Historique du plan d'urbanisme.....	1
Contenu du plan d'urbanisme	2

1. DISPOSITIONS ADMINISTRATIVES 4

1.1 Dispositions déclaratoires.....	4
1.1.1 Titre.....	4
1.1.2 Territoire assujetti.....	4
1.1.3 Objectif.....	4
1.1.4 Documents annexes	4
1.2 Dispositions interprétatives.....	5
1.2.1 Effet de l'entrée en vigueur du règlement.....	5
1.2.2 Affectations du sol.....	5
1.2.3 Densités d'occupation.....	5
1.2.4 Terminologie	5

2. LA VISION DU DÉVELOPPEMENT..... 6

2.1 Une ville conçue pour la famille.....	6
2.2 Le Vieux Saint-Eustache : le cœur de la ville	6
2.3 Un milieu urbain de qualité supérieure.....	6
2.4 Des services de qualité accrus.....	7
2.5 Un développement économique régional à maintenir	7

3. LES GRANDES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT..... 9

3.1 L'habitation.....	9
3.1.1 Enjeux.....	10
3.1.2 Les orientations, objectifs et interventions	11
3.2 Commerce.....	12
3.2.1 Enjeux.....	13
3.2.2 Les orientations, objectifs et interventions	13
3.3 L'industrie	15
3.3.1 Enjeux.....	16
3.3.2 Les orientations, objectifs et interventions	16
3.4 Institutions et équipements.....	17
3.4.1 Enjeux.....	17
3.4.2 Les orientations, objectifs et interventions	18
3.5 Récrotourisme	19
3.5.1 Enjeux.....	19
3.5.2 Les orientations, objectifs et interventions	19
3.6 Parcs et espaces verts	20
3.6.1 Enjeux.....	20
3.6.2 Les orientations, objectifs et interventions	20
3.7 Paysage et patrimoine.....	22

3.7.1	Enjeux.....	22
3.7.2	Les orientations, objectifs et interventions	23
3.8	L'environnement.....	23
3.8.1	Enjeux.....	25
3.8.2	Les orientations, objectifs et interventions	25
3.9	Agriculture	26
3.9.1	Enjeux.....	26
3.9.2	Les orientations, objectifs et interventions	26
3.10	Voirie et transport.....	28
3.10.1	Enjeux.....	29
3.10.2	Les orientations, objectifs et interventions	29
4.	LE CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE	30
4.1	Le réseau routier	30
4.1.1	La hiérarchie du réseau routier régional et local.....	30
4.2	Le réseau routier local et régional projeté.....	31
4.3	Autres mesures proposées.....	32
4.3.1	Entrées de ville.....	32
4.3.2	Mesures de mitigation	32
4.4	Les pôles économiques à développer et à consolider	32
4.4.1	Le pôle du «Vieux Saint-Eustache».....	32
4.4.2	Le pôle mixte (commercial et institutionnel) régional principal «Boulevard Arthur-Sauvé/ Autoroute 640».....	33
4.4.3	Le pôle mixte commercial/institutionnel régional «25 ^e Avenue».....	33
4.4.4	Le pôle commercial régional secondaire «25 ^e Avenue/Hector-Lanthier	34
4.4.5	Le pôle institutionnel local «Arthur-Sauvé»	34
4.5	Les axes à consolider et restructurer.....	34
4.5.1	L'axe commercial régional «Arthur-Sauvé».....	34
4.5.2	L'axe commercial régional «Dubois»	34
4.5.3	L'axe commercial secondaire «Arthur-Sauvé»	35
4.5.4	Axe du «chemin de la Grande-Côte» à restaurer.....	35
4.5.5	Axe de la «rue Saint-Laurent» à restructurer.....	35
4.6	Les secteurs résidentiels à développer et redévelopper	36
4.6.1	Le secteur ««Les Jardins de Saint-Eustache»».....	36
4.6.2	Le secteur «Rivière-Nord»	36
4.6.3	Secteur «Sud de la carrières».....	36
4.7	Les secteurs industriels	37
4.8	Le secteur agricole	37
4.9	Les autres éléments	38
4.9.1	Les exigences relatives à certaines contraintes anthropiques	38
4.9.2	Les liens Nord-Sud.....	38
4.9.3	La zone privilégiée pour la valorisation des berges	38

5. LES AIRES D’AFFECTATIONS DU SOL ET LES DENSITÉS DE SON OCCUPATION.....	41
5.1 La nomenclature des aires d’affectation.....	41
5.1.1 La division du territoire en aires d’affectation.....	41
5.1.2 L’identification des aires	41
5.1.3 L’interprétation des limites des aires.....	42
5.2 Les densités d'occupation du sol.....	42
5.3 L'affectation des aires et leur densité.....	42
5.3.1 Affectation Résidentielle (R).....	42
5.3.2 Affectation Mixte Régionale (M1).....	43
5.3.3 Affectation Mixte Centre-Ville (M2).....	43
5.3.4 Affectation Commerciale Régionale (C1)	43
5.3.5 Affectation Commerciale Locale (C2)	44
5.3.6 Affectation Récréation (RC).....	44
5.3.7 Affectation Publique (Transport) (P1).....	44
5.3.8 Affectation Publique (Rivière) (P2).....	44
5.3.9 Affectation Industrielle (I1).....	45
5.3.10 Affectation Industrielle (Extraction) (I2).....	45
5.3.11 Affectation Industrielle (Hydro-électrique) (I3).....	45
5.3.12 Affectation Industrielle PAE (Expansion future) (IX)	45
5.3.13 Affectation Rurale (RU).....	46
5.3.14 Affectation Agricole (A)	46
6. LES DISPOSITIONS PARTICULIÈRES ET LES OUTILS DE MISE EN OEUVRE	49
6.1 Les secteurs de contraintes.....	49
6.1.1 Les zones inondables.....	49
6.1.2 Les zones sujettes à des mouvements de terrain.....	49
6.1.3 Les contraintes anthropiques et les sources de danger	49
6.2 Les plans d’aménagement d’ensemble (PAE) (ABROGÉ)	50
6.3 Les plans d’implantation et d’intégration architecturale (PIIA)	50
6.4 Le secteur de planification particulière Albatros.....	50
7. LES DISPOSITIONS TRANSITOIRES ET FINALES	53
7.1.1 Remplacement de règlement.....	53
7.1.2 Effet de remplacement.....	53
7.1.3 Entrée en vigueur.....	53

LISTE DES PLANS

Plan 1	Utilisation du sol	3
Plan 2	Concept d'organisation spatiale	39
Plan 3	Hierarchie routiere.....	40
Plan 4a	Aires d'affectation du sol - perimetre urbain.....	47
Plan 4b	Aires d'affectation du sol - zone agricole.....	48
Plan 5	Zones inondables.....	52

INTRODUCTION

Historique du plan d'urbanisme

Le plan d'urbanisme constitue le document officiel le plus important de la municipalité en matière de planification. Il permet au Conseil municipal :

- de déterminer l'organisation d'ensemble qu'il compte donner au territoire; de préciser l'agencement et la localisation préférentielle qu'il envisage pour les principales activités dans les différentes parties du territoire et ce, en tenant compte des potentiels et contraintes d'aménagement du milieu naturel et bâti, des préoccupations et attentes formulées par les citoyens et les organismes lors de la consultation publique;
- de définir des politiques d'intervention en matière d'implantation d'équipements ou d'infrastructures en tenant compte des besoins et de la situation financière de la municipalité;
- de coordonner les interventions et les investissements des différents services municipaux; il en découle notamment une programmation dont on tient compte lors de la préparation du programme triennal des immobilisations et lors du budget annuel;
- de faire valoir sa vision du développement souhaité auprès des investisseurs, des divers agents de développement publics ou privés et de sensibiliser la population aux enjeux d'aménagement;
- de compléter, en la précisant, la planification du territoire contenue dans le schéma d'aménagement régional;
- de faire connaître les intentions à la base du contrôle qu'il peut vouloir instaurer à l'intérieur des règlements d'urbanisme;
- de mettre en oeuvre la politique municipale relative à l'application de la réglementation d'urbanisme.

Suite à l'entrée en vigueur en 1988 du premier schéma d'aménagement de la MRC de Deux-Montagnes, la Ville de Saint-Eustache adoptait le 9 octobre 1990 son premier plan d'urbanisme conformément à la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*.

Aujourd'hui la Ville de Saint-Eustache considère essentiels la révision et l'ajustement des orientations qu'elle avait prises à cette époque. C'est donc la seconde génération de cet outil de planification que la Ville de Saint-Eustache présente à sa population. Celui-ci est

d'avantage axé sur le positionnement régional de la municipalité et accorde une importance marquée aux caractéristiques de la Ville de Saint-Eustache.

Contenu du plan d'urbanisme

La première partie du plan d'urbanisme traite des grandes visions de développement que la ville souhaite privilégier pour la prochaine décennie.

La seconde partie du plan précise les grandes orientations d'aménagement et de développement par secteurs d'activités. Ces orientations expriment une volonté d'action, un énoncé de politiques et de lignes directrices générales qui contribuent à définir une vision d'ensemble et à fixer des objectifs et interventions précis.

La troisième partie du document présente le concept d'organisation spatiale devant guider le développement de la ville.

La quatrième partie expose les grandes affectations du sol et les densités de son occupation illustrées sur le plan d'affectation du sol et de ses densités. Il traduit le concept d'aménagement général de la ville et illustre les lieux qui caractérisent fortement le cadre de vie de la Ville de Saint-Eustache. Cette partie spécifie également, par aire d'affectation, la vocation dominante, les affectations complémentaires et les densités d'occupation du sol.

Enfin, la cinquième et dernière partie identifie les dispositions particulières et les outils de mise en oeuvre qui permettront de garantir l'atteinte des objectifs et des valeurs transmises par le plan d'urbanisme.

Plan 1 - Utilisation du sol

1. DISPOSITIONS ADMINISTRATIVES

1.1 Dispositions déclaratoires

1.1.1 Titre

Ce règlement s'intitule «Plan d'urbanisme de la Ville de Saint-Eustache».

1.1.2 Territoire assujéti

Ce règlement s'applique à l'ensemble du territoire de la Ville de Saint-Eustache.

1.1.3 Objectif

Les dispositions de ce règlement ont pour but la pleine réalisation des potentiels naturels et humains visant l'aménagement et le développement harmonieux du territoire. Elles déterminent un encadrement général devant orienter les interventions futures qui façonnent ce territoire.

1.1.4 Documents annexes

Les documents suivants font partie intégrante de ce règlement à toutes fins que de droit :

- 1° Le *plan 1 - Utilisation du sol*, à l'échelle 1:20 000, de mars 2004, préparé par Le Groupe Gauthier Biancamano Bolduc.
- 2° Le *plan 2 - Concept d'organisation spatiale*, à l'échelle 1:30 000, de mars 2004, préparé par Le Groupe Gauthier Biancamano Bolduc.
- 3° Le *plan 3 - Hiérarchie routière*, à l'échelle 1:30 000, de mars 2004, préparé par Le Groupe Gauthier Biancamano Bolduc.
- 4° Le *plan 4a - Aires d'affectation du sol - périmètre urbain*, à l'échelle 1:25 000, de mars 2004, préparé par Le Groupe Gauthier Biancamano Bolduc.
Le *plan 4b - Aires d'affectation du sol - zone agricole*, à l'échelle 1:40 000, de mars 2004, préparé par Le Groupe Gauthier Biancamano Bolduc.
- 5° Le *plan 5 - Zones inondables*, à l'échelle 1:15 000, de mars 2004, désignées par le ministère de l'Environnement.

1.2 Dispositions interprétatives

1.2.1 Effet de l'entrée en vigueur du règlement

L'entrée en vigueur du règlement du plan d'urbanisme ne crée aucune obligation quant à l'échéance et aux modalités de réalisation des orientations, des interventions, des équipements et des infrastructures formulés et prévus.

1.2.2 Affectations du sol

Une affectation dominante est attribuée à chaque aire délimitée aux plans 4a et 4b intitulé *Aires d'affectation du sol*.

À moins d'indication contraire, des affectations complémentaires à l'affectation dominante sont autorisées à la condition qu'elles n'occupent pas une superficie brute supérieure à 40% de la superficie de l'aire.

1.2.3 Densités d'occupation

Les densités d'occupation du sol des aires d'affectation sont prescrites par un coefficient d'occupation du sol (c.o.s.) minimum et maximum déterminant une densité nette.

Le coefficient d'occupation du sol (c.o.s.) d'une aire d'affectation se définit comme le rapport minimum et maximum entre la superficie brute totale de plancher de chacun des étages des bâtiments principaux et accessoires et la superficie nette du terrain sur lequel ils sont érigés.

Conséquemment, la densité minimale et maximale prescrite pour tout usage autorisé dans une zone à la réglementation d'urbanisme ne doit pas être inférieure, ni dépasser les densités prescrites pour l'aire d'affectation à l'intérieur de laquelle se situe cette zone.

1.2.4 Terminologie

Aux fins d'interprétation de ce règlement, un mot ou un terme s'interprète conformément à la définition qui en est donnée au chapitre 7 intitulé «Index terminologique», à moins que le contexte n'indique clairement un sens différent. Si un mot ou un terme n'y est pas spécifiquement noté, il s'applique au sens communément attribué à ce mot ou à ce terme au dictionnaire courant.

2. LA VISION DU DÉVELOPPEMENT**2.1 Une ville conçue pour la famille**

Dès les années 1950, la Ville de Saint-Eustache entame sa transformation en une ville pour les jeunes familles à la recherche d'habitations unifamiliales abordables et d'un cadre de vie de qualité. La conception et l'aménagement de la ville sont donc pensés en fonction de cette nouvelle clientèle de plus en plus nombreuse. Ainsi, à partir des années 1960 et encore maintenant, la Ville de Saint-Eustache se caractérise par la prédominance de l'habitation unifamiliale et des services de proximité destinés à une clientèle familiale (écoles primaires et secondaires, parcs et espaces verts, activités culturelles, sportives et de loisirs, entre autres) ainsi que par la volonté d'aménager des quartiers sécuritaires. La Ville de Saint-Eustache a également vu, durant cette même période, son parc résidentiel multifamilial se développer. L'administration municipale entend aujourd'hui mettre en oeuvre une stratégie axée sur la qualité et l'intégration des projets dans un esprit de consolidation des acquis.

2.2 Le Vieux Saint-Eustache : le cœur de la ville

La Ville de Saint-Eustache bénéficie d'un centre-ville historique d'une grande qualité architecturale et patrimoniale. Le Vieux Saint-Eustache constitue en effet l'un des principaux atouts que possède la ville pour se distinguer favorablement des autres municipalités de la région. La mise en valeur et la promotion de ce centre-ville historique peuvent donc grandement participer à définir une image de marque pour la Ville de Saint-Eustache. Lieu naturel d'animation et de rassemblement, une présence plus marquée d'activités culturelles, commerciales, de bureaux et de services pourrait renforcer son caractère mixte et donner une impulsion économique dont bénéficierait l'ensemble du territoire.

2.3 Un milieu urbain de qualité supérieure

La Ville de Saint-Eustache dispose d'une trentaine de parcs et espaces verts et des secteurs résidentiels variés. La municipalité entend au cours des prochaines années maintenir une proportion importante du territoire destinée aux espaces verts et accroître la qualité des secteurs résidentiels. Cette intention devrait plus particulièrement recevoir un écho dans les secteurs en développement, tels que Rivière-Nord et Les Jardins de Saint-Eustache. La valorisation des berges et l'amélioration de leur accès constituent également une priorité d'action. Toutes ces programmations contribueraient positivement à améliorer le paysage urbain. Enfin, l'extension et la consolidation du réseau de voies cyclables de manière à créer un réel réseau vert à l'échelle municipale, et éventuellement régionale, représentent un autre objectif à atteindre au cours de la prochaine décennie.

2.4 *Des services de qualité accrus*

La Ville de Saint-Eustache offre actuellement un grand nombre de services à ses citoyens. La Ville gère les services de loisirs, de sports, culturels, de sécurité civile, d'infrastructures et de réseaux urbains. Malgré la qualité reconnue des services municipaux, l'administration municipale souhaite en augmenter la qualité et la disponibilité. Enfin, elle désire également les adapter aux changements socio-démographiques que provoquera le vieillissement de la population.

2.5 *Un développement économique régional à maintenir*

Avec plus de 50% de la population de la MRC, la Ville de Saint-Eustache a su ces dernières décennies, se positionner comme pôle industriel et commercial régional et de services majeur de la MRC de Deux-Montagnes. De fait, le parc industriel de Saint-Eustache constitue le seul pôle industriel d'importance de la MRC de Deux-Montagnes, regroupant 256 entreprises qui embauchent plus de 4 300 employés. Environ 70 % des industries que l'on y retrouve sont de petites et moyennes entreprises, dont plusieurs sont d'initiatives locales, employant moins de 20 personnes et de quelques grandes entreprises de plus de 100 employés. Le parc est caractérisé par une importante présence d'entreprises reliées à la production, la transformation et la distribution de matériaux. Le tableau suivant présente la répartition de la main-d'œuvre du pôle industriel par secteurs d'activités.

Tableau -1 Répartition de la main-d'œuvre des trois parcs industriels de Saint-Eustache par secteur d'activités

Secteur d'activités	Nombre d'entreprises	Nombre de travailleurs
Aliments et boissons	21	377
Bois	12	103
Produits de caoutchouc et de matières plastiques	11	94
Imprimerie, édition et publicité	7	105
Industrie du cuir et de la fourrure	1	15
Industries diverses	31	330
Informatique et électronique	9	522
Matériaux de construction (sauf bois)	11	368
Meubles et articles d'ameublement	20	127
Produits chimiques	7	279
Produits métalliques	19	398
Textile et vêtements	6	55
Transport et matériel roulant	10	848
Entreprises de distribution	8	99
Entreprises de services	65	512
Commerces	18	110
Total	256	4 342

Source : Ville de Saint-Eustache, avril 2002.

Par l'accroissement et la diversification de ses activités commerciales, industrielles et de services, la Ville de Saint-Eustache a donc réussi à consolider cette force d'attraction régionale. L'administration municipale souhaite aujourd'hui permettre à la ville de maintenir ce statut régional. A cet effet, elle entend donc favoriser l'implantation de nouveaux services destinés à une clientèle régionale et poursuivre une collaboration étroite avec ses autres partenaires municipaux et régionaux.

La présence d'un centre de formation offrant du personnel qualifié aux entreprises, a aussi contribué à la création un secteur dynamique d'échanges entre les milieux économique et scolaire qui se distingue au niveau régional. Cet environnement confère à la Ville de Saint-Eustache un potentiel important et constitue une caractéristique distinctive dont le rayonnement dépasse les limites municipales.

3. LES GRANDES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT

3.1 L'habitation

L'usage résidentiel de la Ville de Saint-Eustache occupe une proportion importante du territoire de la ville. Cet usage représente en effet plus de 70 % du territoire à l'intérieur des limites du périmètre d'urbanisation.

Le type d'habitat le plus répandu est la maison individuelle non attenante (unifamiliale isolée) qui représentait 62,1 % des 16 149 logements existants en 2003. Il faut toutefois souligner le poids important des appartements et des immeubles multifamiliaux de moins de cinq étages qui comptaient cette même année pour 37,8 % du parc immobilier résidentiel. Ils se concentrent surtout dans les secteurs sud-ouest de la municipalité. Ces habitations multifamiliales forment habituellement des zones homogènes. On note aussi la présence de six HLM, dont la moitié accueille des personnes âgées, que gère l'Office municipal d'habitation de Saint-Eustache.

Le parc résidentiel est dans son ensemble plutôt vieillissant, 63% des habitations ayant été construites avant 1981 et 29,5% avant 1971. Le Vieux Saint-Eustache détient évidemment la proportion la plus importante d'immeubles résidentiels construits avant 1971 avec 44,1%. De manière générale, les immeubles formant le Vieux Saint-Eustache sont cependant dans un état plutôt satisfaisant.

La Ville de Saint-Eustache détient environ 50% du marché résidentiel de la MRC de Deux-Montagnes. La moyenne annuelle de mises en chantier entre 1989 et 1998 a été de 275 unités pour atteindre un nombre record de 519 logements en 2003.

En 2003, la ville comptait 16 149 ménages, en augmentation de 1 784 par rapport à 1996. Selon les projections démographiques, la situation devrait évoluer de la manière suivante : 16 974 en 2006 et 18 349 en 2011¹. Quant au nombre de personnes par ménage, qui s'élevait à 2,6 personnes en 2003, il devrait diminuer de façon continue pour atteindre environ 2,4 personnes en 2011¹.

Le territoire disposait en 2003 de quelque 91 hectares de terrains vacants à vocation résidentielle; cette superficie disponible à l'intérieur du périmètre d'urbanisation

¹ Selon les estimations effectuées par le Service de l'urbanisme.

devrait suffire pour répondre aux besoins de développement au cours des 10 prochaines années.

À l'instar du reste du Québec, la Ville de Saint-Eustache devrait également connaître un vieillissement de sa population. En 1991, les personnes âgées de 55 ans et plus représentaient 13,7 % de l'ensemble de la population. Dix ans plus tard, en 2001, cette proportion s'élevait à 19 %. Si cette tendance démographique se maintient, ce groupe d'âge pourrait composer près du tiers de la population de la ville en 2011. Le nouveau profil des ménages provoquera certainement des ajustements dans l'offre résidentielle, notamment pour la clientèle de seconds acheteurs. De plus, mentionnons que l'on dénombre déjà des résidences pour personnes âgées sur le territoire.

3.1.1 Enjeux

- Le maintien des parts de marché du secteur résidentiel à l'échelle régionale.
- L'absence de cohésion entre les différents développements résidentiels.
- La qualité architecturale des développements résidentiels, notamment en matière de cohésion des volumes et de typologie de l'habitation.
- La faible présence de produits résidentiels haut de gamme.
- Le vieillissement du parc immobilier résidentiel dans les secteurs sud-ouest, notamment les habitations multifamiliales et les HLM.
- Le vieillissement de la population.
- La superficie limitée du territoire présentant un potentiel de développement résidentiel.
- L'implantation des maisons de retraite et de convalescence.

3.1.2 Les orientations, objectifs et interventions

	Orientations	Objectifs et interventions
3.1.2.1	Maintenir les parts de marché actuelles du développement résidentiel de la MRC.	<ul style="list-style-type: none"> • Élaborer une stratégie de développement résidentiel qui viserait notamment à : <ul style="list-style-type: none"> - développer des produits concurrentiels; - positionner la ville comme pôle résidentiel régional; - assurer une cohésion entre les projets résidentiels; - mettre en oeuvre un plan de communication visant à promouvoir les avantages de Saint-Eustache et ses produits résidentiels.
3.1.2.2	Favoriser l'offre de produits s'adressant aux jeunes familles, sans négliger la demande des 55 ans et plus.	<ul style="list-style-type: none"> • Poursuivre et concentrer le développement résidentiel de faible densité dans le secteur «Les Jardins de Saint-Eustache», ainsi que dans les secteurs vacants situés à l'est du boulevard René-Lévesque et ceux compris entre le boulevard Léveillé et la rue Girouard. • Poursuivre le développement résidentiel de moyenne densité dans le prolongement du boulevard Binette.
3.1.2.3	Contrôler la qualité architecturale des projets.	<ul style="list-style-type: none"> • Conserver une certaine flexibilité dans la planification et le contrôle des projets par le biais d'outils d'urbanisme tels que le PAE et le PIIA. • Contrôler la qualité de l'environnement, de l'aménagement et de l'architecture par le biais notamment de la réglementation d'urbanisme. • Maintenir une diversité de l'offre, tout en s'assurant de sa qualité et de son intégration harmonieuse dans l'environnement bâti et naturel.
3.1.2.4	Accroître la qualité de certains projets résidentiels vers un produit haut de gamme.	<ul style="list-style-type: none"> • Poursuivre le développement d'un secteur résidentiel offrant des produits haut de gamme tel qu'amorcé dans le secteur «Les Jardins de Saint-Eustache».
3.1.2.5	Favoriser la réhabilitation du parc immobilier des quartiers plus anciens ainsi que des HLM et des habitations multifamiliales.	<ul style="list-style-type: none"> • Mettre en oeuvre des mesures incitatives de rénovation des logements anciens.

3.2 Commerce

En 2003, il avait 1 100 entreprises sur le territoire de la ville. Parmi celles-ci, le nombre de commerces de vente au détail s'élevait à 215, selon le sommaire du rôle d'évaluation foncière de 2003. La quasi-totalité de l'activité commerciale se concentre le long des grands axes et aux principaux carrefours et occupe plus de 17 % du territoire à l'intérieur du périmètre d'urbanisation.

Plusieurs grandes surfaces et centre commerciaux sont implantés sur le boulevard Arthur-Sauvé, la rue Dubois et la 25e Avenue. À l'exception de la rue Dubois, les axes sont en grande partie développés de sorte que l'on assiste à certains redéveloppements commerciaux. Par ailleurs, la rue Dubois serait une vitrine intéressante à développer aux abords de l'autoroute 640.

Le Vieux Saint-Eustache comporte deux axes commerciaux importants : les rues Saint-Eustache et Saint-Louis. Le segment de la rue Saint-Eustache compris entre la rue Saint-Louis et la rue Saint-Nicolas constitue une artère de type «Rue principale». On y retrouve plusieurs boutiques, restaurants et services. Les piétons y sont également nombreux, la densité du quartier étant élevée. Ce secteur du Vieux Saint-Eustache possède donc un bon potentiel d'animation. Toutefois, la cohabitation des fonctions commerciales et résidentielles peut parfois provoquer certaines frictions. Des nuisances liées à la circulation automobile et aux heures d'ouverture tardives peuvent en effet gêner certains habitants du quartier.

Quant à la rue Saint-Louis, elle renferme de nombreux commerces de service, à l'exception du carrefour situé à l'angle de la rue Saint-Eustache qui forme un pôle institutionnel composé de l'église, de la mairie et d'une école élémentaire. Au-delà de ce noyau, la densité est moyennement élevée. Cette artère bénéficierait également d'une revitalisation commerciale du même type que celle que pourrait connaître la rue Saint-Eustache.

Bien que l'habitation soit l'usage dominant de la rue Saint-Laurent et du chemin de la Grande-Côte, on y recense plusieurs commerces de vente au détail et d'entreprises de service dont la superficie est variable. Dans le cas de la rue Saint-Laurent, ces fonctions forment notamment un pôle local autour de la 25e Avenue et du boulevard Goyer. En ce qui concerne le chemin de la Grande-Côte, ces mêmes activités sont regroupées entre la 25e Avenue et la 54e Avenue ainsi qu'autour de la 63e Avenue.

Signalons également la présence d'un ciné-parc, d'un marché aux puces ainsi que d'un centre sportif et d'un cinéma (comportant 16 salles de projection) qui forment un pôle d'une superficie de terrain considérable à l'est de la rue Saint-Laurent.

Les artères commerciales présentent, pour la plupart, une image qui gagnerait à faire l'objet d'améliorations, notamment au chapitre de l'affichage, de l'architecture et de l'aménagement de terrain.

3.2.1 Enjeux

- Le maintien du statut de pôle régional en matière de vente au détail, de vente en gros et de services.
- La qualité architecturale des immeubles commerciaux et de l'affichage commercial.
- La restructuration de la rue Saint-Laurent et du chemin de la Grande-Côte au plan des usages.
- La rationalisation du développement de la rue Dubois, notamment quant à la localisation des grandes surfaces et la superficie minimum des parcelles.
- La consolidation du pôle commercial situé sur le boulevard Arthur-Sauvé, à l'angle de l'autoroute 640 et du pôle commercial de la 25e Avenue.
- La revitalisation commerciale du Vieux Saint-Eustache.
- La cohabitation des fonctions commerciales et résidentielles du Vieux Saint-Eustache et l'atténuation des nuisances liées à la circulation automobile, au stationnement et aux heures d'ouverture tardives.
- L'amélioration de l'offre commerciale de biens et services en desserte locale.

3.2.2 Les orientations, objectifs et interventions

Orientations	Objectifs et interventions
3.2.2.1 Consolider le statut de pôle commercial régional.	<ul style="list-style-type: none"> • Favoriser l'implantation des commerces à vocation régionale sur le boulevard Arthur-Sauvé et la 25e Avenue. • Privilégier les commerces dont les produits et services présentent une certaine qualité et une diversité par rapport à ceux déjà implantés sur le territoire. • Mettre en place les conditions nécessaires pour assurer l'implantation des grandes surfaces dans le pôle commercial régional, notamment en fixant des normes minimales de terrains en conséquence.

Orientations	Objectifs et interventions
3.2.2.2 Restructurer la rue Saint-Laurent et le chemin de la Grande-Côte.	<ul style="list-style-type: none"> • Favoriser l'implantation de commerces à vocation locale sur des tronçons ciblées de la rue Saint-Laurent et du chemin de la Grande-Côte. • Mettre en place des prescriptions réglementaires de manière à homogénéiser le cadre bâti de ces artères. • Rationaliser et concentrer les fonctions urbaines, notamment commerciales, autour de pôles spécifiques de manière à éviter une cohabitation trop désordonnée. • Contrôler la qualité architecturale ainsi que celle de l'aménagement et de l'affichage commercial par le biais du PIIA.
3.2.2.3 Améliorer la qualité architecturale des zones à vocation commerciale.	<ul style="list-style-type: none"> • Contrôler la qualité architecturale et celle de l'aménagement par le biais d'outils d'urbanisme tels que le PIIA. • Contrôler la qualité et la cohérence de l'affichage par le biais d'outils d'urbanisme tels que le PIIA.
3.2.2.4 Revitaliser le Vieux Saint-Eustache tout en atténuant les conflits liés à la cohabitation des fonctions.	<ul style="list-style-type: none"> • Mettre en oeuvre une stratégie de développement commercial qui favoriserait l'implantation de boutiques et de restaurants de qualité et présentant une image de marque, en tirant profit de la fréquentation des pôles commerciaux régionaux à proximité. • Poursuivre la mise en valeur du noyau patrimonial et en faire la promotion. • Produire des activités d'animation socio-culturelles pouvant reposer sur des éléments tels que le moulin Légaré, le Centre d'art, la petite église, le manoir Globensky ou les différents parcs et espaces verts du Vieux Saint-Eustache.

3.3 *L'industrie*

La Ville de Saint-Eustache compte trois parcs industriels : le parc Jean-Paul Paquette, délimité par le boulevard Arthur-Sauvé, l'autoroute 640 et la rue Saint-Eustache ; le parc numéro 2, situé entre la rue Saint-Eustache et le chemin de fer et le parc industriel numéro 3, localisé au sud du chemin de fer. Une partie de cette zone industrielle peut être desservie par le service de fret ferroviaire du Canadien National tandis que l'ensemble est alimenté en gaz naturel par le pipeline de la Trans-Québec Maritimes. Structurée autour des boulevards Industriel et Albert-Mondou, la zone bénéficie de la desserte qu'assurent le boulevard Arthur-Sauvé et l'autoroute 640. Un quatrième secteur industriel se structure au nord de l'autoroute 640 et à l'ouest de la 25e Avenue dans le secteur Dubois/Côte-Cachée.

Malgré la présence de certains terrains vacants, l'ensemble des parcs industriels n'offrait plus, en 2003, que 5,8 hectares de terrain au développement futur. Il devient donc prioritaire d'ajouter de nouveaux terrains destinés à un usage industriel. La Ville de Saint-Eustache a donc entrepris des démarches auprès de la Commission de protection du territoire agricole du Québec aux fins de faire accroître son périmètre d'urbanisation de manière à pouvoir dégager des terrains disponibles au développement industriel dans le secteur Dubois/Côte-Cachée. Quant au taux d'inoccupation des locaux industriels, il était nul en 2003.

À l'extérieur des parcs industriels, on retrouve également la carrière située au sud de l'autoroute 640, laquelle ne semble pas causer de nuisances sonores ou visuelles notables aux secteurs résidentiels environnants.

À l'instar des fonctions commerciales, les activités industrielles de certaines parties des secteurs industriels se caractérisent également par une faible richesse architecturale et de l'aménagement extérieur. La mise en place d'un règlement sur les PIIA a déjà permis de pallier à certaines de ces lacunes et devrait, à moyen terme, contribuer notablement à l'amélioration de ces secteurs

3.3.1 Enjeux

- Le maintien du statut de pôle industriel régional.
- La qualité architecturale des immeubles et de l'affichage industriels
- La pénurie de terrains pouvant accueillir un usage industriel.

3.3.2 Les orientations, objectifs et interventions

	Orientations	Objectifs et interventions
3.3.2.1	Consolider le statut de pôle industriel régional.	<ul style="list-style-type: none"> • Favoriser l'implantation d'industries de prestige créatrices d'emplois. • Améliorer la structure d'accueil pour les petites et moyennes entreprises. • Privilégier les industries qui bénéficient d'un certain statut de leader dans leur domaine. • Fixer des normes minimales, notamment en terme de superficie de terrain.
3.3.2.2	Améliorer la qualité architecturale des zones à vocation industrielle.	<ul style="list-style-type: none"> • Contrôler la qualité architecturale et celle de l'aménagement par le biais d'outils d'urbanisme tels que le PIIA. • Contrôler la qualité et la cohérence de l'affichage par le biais d'outils d'urbanisme tels que le PIIA.

3.4 *Institutions et équipements*

Avec plus de la moitié de la population de la MRC de Deux-Montagnes, Saint-Eustache constitue le pôle régional majeur de services publics. Sa position géographique au carrefour des grands axes routiers appuie également ce statut.

La population bénéficie de tous les services de nature locale liés à la santé, à l'enseignement primaire et secondaire, à la culture, aux sports et aux loisirs. La ville compte également deux arénas, un centre civique doté d'une piscine intérieure, un centre sportif, une bibliothèque et ses deux annexes, un musée (à l'intérieur du manoir Globensky), deux salles de spectacles, deux cliniques médicales et trois centres communautaires. Un quatrième centre communautaire, appelé la Maison du citoyen, ouvrira prochainement à l'intérieur de l'ancien local de caisse populaire, dans le Vieux-Saint-Eustache.

Parmi les services à vocation régionale, la ville accueille notamment plusieurs bureaux des paliers de gouvernements provincial et fédéral, un CLSC, un hôpital et une école secondaire régionale. Mentionnons qu'un projet d'agrandissement de l'hôpital est actuellement en cours et il permettra d'ajouter 34 lits et deux salles d'opération en plus de favoriser le développement de nouveaux services ambulatoires. Les travaux devraient être terminés en février 2006.

Un grand nombre de ces édifices publics sont situés sur le boulevard Arthur-Sauvé, à proximité du Vieux Saint-Eustache, ou à l'intérieur de ce même quartier, confirmant ainsi la vocation de pôle d'activités tertiaires de ce secteur. Quant au centre hospitalier, il forme avec l'école secondaire régionale, le bureau d'immatriculation et la polyclinique un autre pôle situé au nord de l'autoroute 640.

Enfin, la ville bénéficie d'un nombre considérable d'organismes socio-communautaires, en plus d'une association pour chacun des quartiers qui composent Saint-Eustache.

3.4.1 Enjeux

- Le renforcement du statut de pôle administratif, institutionnel et médical régional.
- L'adaptation des équipements et des services aux besoins de la population vieillissante.
- L'absence de centre de congrès.

3.4.2 Les orientations, objectifs et interventions

	Orientations	Objectifs et interventions
3.4.2.1	Renforcer le rôle de la municipalité en tant que pôle de services régional.	<ul style="list-style-type: none"> • Conserver les institutions existantes et encourager l'implantation de nouveaux équipements institutionnels et communautaires régionaux sur le territoire municipal, notamment en ce qui concerne les équipements de santé, d'enseignement supérieur (pavillon universitaire et collégial) et de congrès.
3.4.2.2	Assurer une desserte adéquate en équipements communautaire et urbain en considérant l'évolution des besoins de la population grandissante et vieillissante.	<ul style="list-style-type: none"> • Planifier la mise en place des nouveaux équipements communautaires et urbains.
3.4.2.3	Améliorer la répartition des équipements de loisirs et communautaires de sorte à mieux desservir les secteurs Rivière-Nord et «Les Jardins de Saint-Eustache».	<ul style="list-style-type: none"> • Consolider le pôle institutionnel autour de l'école secondaire régionale afin d'y implanter des équipements publics.
3.4.2.4	Consolider le pôle du centre civique et développer son rôle communautaire et de rassemblement.	<ul style="list-style-type: none"> • Favoriser l'implantation des équipements de nature civique et culturelle (centre communautaire, centre culturel, et autres) en relation avec le pôle institutionnel local Arthur-Sauvé.
3.4.2.5	Maintenir la desserte en écoles primaires sur l'ensemble du territoire municipal.	<ul style="list-style-type: none"> • Assurer une desserte adéquate en écoles primaires dans les quartiers existants et ceux en développement.

3.5 *Récréotourisme*

L'importance historique du Vieux Saint-Eustache en fait un pôle touristique enviable. La grande qualité architecturale de ses monuments, le moulin Légaré et son tissu urbain contribuent également à la valeur du site. Cette richesse patrimoniale se vérifie aussi dans d'autres secteurs de Saint-Eustache, de nombreuses routes rurales étant jalonnées de bâtiments remarquables.

La présence dans la zone rurale de nombreuses activités et installations, tels que des visites d'exploitations agricoles, la visite guidée du moulin Légaré, des parcours équestres, un théâtre d'été, les routes agrotouristiques ou des cabanes à sucre créent une offre d'activités récréotouristiques enviable.

La mise en valeur et la promotion de ces éléments seraient donc à envisager pour les prochaines années.

3.5.1 Enjeux

- Le renforcement du caractère historique et patrimonial de la ville, en ciblant une clientèle touristique.
- Favoriser l'émergence d'événements culturels et touristiques destinés notamment à une clientèle extérieure.

3.5.2 Les orientations, objectifs et interventions

	Orientations	Objectifs et interventions
3.5.2.1	Développer un positionnement récréotouristique régional.	<ul style="list-style-type: none"> • Préciser les besoins et le potentiel récréotouristiques de la ville dans le cadre d'une stratégie de développement.
3.5.2.2	Assurer la mise en valeur du patrimoine architectural et historique du Vieux Saint-Eustache.	<ul style="list-style-type: none"> • Protéger et encourager la restauration et la mise en valeur des bâtiments patrimoniaux situés dans ce quartier.
3.5.2.3	Encourager la tenue d'événements d'envergure régionale.	<ul style="list-style-type: none"> • Mettre en place les conditions nécessaires afin d'accueillir et encourager la tenue d'événements d'envergure régionale.

3.6 *Parcs et espaces verts*

Plus d'une trentaine de parcs et d'espaces verts existent sur le territoire de la ville, répartis plutôt uniformément. La superficie totale est de 48 hectares, soit un ratio approximatif de 1,0 hectare par 1 000 habitants. (Ce ratio, quoique acceptable, se trouve toutefois bien en-dessous de la norme recommandée par le document *L'élaboration d'un plan d'implantation des équipements de loisir* du ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche datant de 1989 et faisant foi de référence actuelle. Selon ce document, une ville de 40 000 habitants devrait offrir 3,5 hectares de parcs par 1 000 habitants). Deux de ces parcs possèdent une piscine extérieure et deux autres des terrains de tennis. On trouve également un nombre non négligeable de patinoires extérieures, de terrains de baseball et de soccer. La plupart des parcs possède des bancs, des tables à pique-nique et des jeux pour enfants.

Des pistes cyclables sillonnent la ville, essentiellement dans l'axe est-ouest le long de la rue Saint-Laurent, du chemin de la Grande-Côte et du boulevard Pie XII. Trois parcs et une halte routière sont aménagés sur les berges de la rivière des Mille-Îles. Il s'agit-là d'autant d'initiatives à poursuivre pour améliorer la qualité de vie des habitants.

3.6.1 Enjeux

- L'accès aux berges.
- L'amélioration de la qualité de l'aménagement et des équipements des parcs et des espaces verts.
- L'extension du réseau de pistes cyclables, notamment dans le secteur au nord de l'autoroute.
- La création de liaisons entre les quartiers situés de part et d'autre de l'autoroute.

3.6.2 Les orientations, objectifs et interventions

	Orientations	Objectifs et interventions
3.6.2.1	Assurer et planifier une desserte améliorée en espaces verts sur l'ensemble du territoire municipal et y développer un réseau vert continu.	<ul style="list-style-type: none"> • Mettre à jour le plan directeur des parcs, des espaces verts et du réseau récréatif, lequel devra viser l'atteinte des objectifs suivants : <ul style="list-style-type: none"> - améliorer l'aménagement des parcs et équipements existants; - assurer une desserte adéquate dans les secteurs en développement; - relier le réseau cyclable existant en un réseau continu; - raccorder le réseau cyclable au nord et au sud de l'autoroute 640; - favoriser les accès aux berges de la rivière des Mille-Îles;

Orientations	Objectifs et interventions
3.6.2.2 Accroître l'accessibilité aux berges de la rivière des Mille-Îles.	<ul style="list-style-type: none"> - adapter les équipements en regard des nouveaux besoins de la population; - prévoir des espaces pour la tenue d'événements d'envergure régionale; - raccorder le réseau vert aux activités récréotouristiques présentes sur le territoire; - identifier certaines zones du secteur situées entre le chemin de la Grande-Côte et la rivière des Mille-Îles comme zones privilégiées d'accès et de valorisation des berges de la rivière et profiter des occasions pour améliorer l'accessibilité aux berges. <ul style="list-style-type: none"> • Dans le cadre des projets de développement et de redéveloppement, profiter de toutes les occasions pour améliorer l'accessibilité aux berges de la rivière par le biais d'acquisitions, servitudes, protection des vues et autres. • S'assurer, par le biais d'un PIIA, que les projets de redéveloppement aux abords de la rivière visent à atteindre cette orientation.

3.7 *Paysage et patrimoine*

Plusieurs entrées de ville marquent le territoire, notamment sur l'autoroute 640. La présence d'un kiosque touristique joue également ce rôle. Il serait toutefois souhaitable d'améliorer ces éléments marquants du paysage urbain.

La ville renferme un nombre considérable de sites dont la valeur architecturale ou patrimoniale est remarquable. Le premier ensemble d'intérêt est sans doute celui que forme le Vieux Saint-Eustache et qui comprend certains monuments classés.

Un deuxième ensemble d'intérêt est celui du chemin de la Grande-Côte où sont construits plusieurs bâtiments du style mansarde américain ainsi que le moulin de la Dalle. Enfin, plusieurs segments de la 25e Avenue, du chemin du Chicot, du rang de la Fresnière et du chemin de la Rivière Nord renferment de nombreux exemples d'architecture traditionnelle.

Enfin, on peut affirmer que le paysage urbain des zones commerciales et industrielles manque parfois de cohésion, notamment en matière d'affichage et d'architecture. Il serait souhaitable d'harmoniser le paysage urbain de ces zones qui constituent pour de nombreux automobilistes la principale image qu'ils conserveront de la ville.

3.7.1 **Enjeux**

- Le manque d'envergure des éléments signalétiques marquant les entrées de la ville.
- L'amélioration de la qualité du paysage urbain notamment dans les secteurs commerciaux et industriels.
- La protection du patrimoine architectural et des paysages naturels.
- La conservation et la mise en valeur des boisés.

3.7.2 Les orientations, objectifs et interventions

	Orientations	Objectifs et interventions
3.7.2.1	Rehausser l'image de la municipalité à ses portes d'entrée du réseau routier régional et intermunicipal.	<ul style="list-style-type: none"> • Signaler et aménager les portes d'entrée de la municipalité donnant accès au réseau routier régional et intermunicipal : <ul style="list-style-type: none"> - autoroute 640; - route 148; - route 344.
3.7.2.2	Améliorer le paysage urbain de l'autoroute 640 et des principales artères de la municipalité.	<ul style="list-style-type: none"> • Favoriser la plantation d'arbres sur les terrains privés en bordure de la rue dans les nouveaux développements. • Assurer l'intégration et l'harmonisation des enseignes commerciales dans le paysage urbain, dont notamment : <ul style="list-style-type: none"> - les enseignes sur poteau; - les enseignes dans le Vieux Saint-Eustache. • Mettre en application une politique de plantation d'arbres de rue sur les artères principales de la municipalité.
3.7.2.3	Protéger le patrimoine architectural.	<ul style="list-style-type: none"> • Adopter des mesures de protection afin d'assurer la conservation et la mise en valeur du patrimoine architectural.
3.7.2.4	Préserver les boisés existants sur le territoire municipal.	<ul style="list-style-type: none"> • Adopter des mesures de protection afin d'assurer la conservation des boisés existants sur le territoire municipal.

3.8 *L'environnement*

La situation géographique de Saint-Eustache sur les rives des rivières des Mille-Îles, Chicot et du Chêne lui confère un cadre environnemental à potentiel élevé. La variété de ces milieux naturels et des différentes contraintes qui existent sur le territoire exigent donc qu'une attention particulière soit accordée à l'environnement.

La ville possède plusieurs kilomètres de berges, où quatre espaces verts y sont d'ailleurs déjà aménagés. On trouve également au large de Saint-Eustache dix îles, dont sept qui forment un archipel à l'embouchure de la rivière Chicot. Quatre d'entre elles ont d'ailleurs un usage résidentiel.

Outre la rivière des Mille-Îles, le territoire est traversé par deux rivières : la rivière Chicot et celle du Chêne. Bien que leurs abords soient plutôt déboisés, l'embouchure de la rivière Chicot bénéficie encore d'un massif d'arbres appréciable. En ce qui concerne le territoire non urbanisé, on peut encore y trouver de nombreux boisés.

Les berges et certaines îles comprises sur le territoire de la ville sont sujettes aux crues de vingt ans et cent ans. Les aires concernées sont à cet égard identifiées sur les cartes relatives aux zones inondables identifiées au schéma d'aménagement de la MRC de Deux-Montagnes portant le numéro 8-86 et représentées au plan 5.

Des contraintes de nature anthropique, telles que l'usine de filtration et la station de traitement des eaux usées qui utilisent des produits chimiques, sont de potentielles sources de danger pour l'environnement et la population. Des infrastructures de transport comme les pipelines de la Trans-Québec Maritimes et de la Trans Northern Pipeline, le chemin de fer du Canadien National ou l'autoroute 640 présentent aussi certains dangers compte tenu des produits dangereux qui peuvent y transiter. L'existence d'une carrière d'une superficie de plus de 116 700 mètres carrés est une autre contrainte anthropique importante à souligner.

Notons enfin, la présence de l'ancien incinérateur (à l'extérieur du périmètre d'urbanisation) et de celle de l'autodrome qui peuvent être source de nuisances.

3.8.1 Enjeux

- L'existence de zones inondables;
- La présence de contraintes de nature anthropique.
- L'existence de plusieurs kilomètres de berges et de milieux naturels fragiles.
- La présence de l'ancien incinérateur et de l'autodrome.

3.8.2 Les orientations, objectifs et interventions

	Orientations	Objectifs et interventions
3.8.2.1	Contrôler les interventions dans les zones à risque d'inondation.	<ul style="list-style-type: none"> • Appliquer les mesures de contrôle relatives aux zones inondables, tel que spécifié dans la politique gouvernementale.
3.8.2.2	Protéger et entretenir les rives des rivières des Mille-Îles, Chicot et du Chêne.	<ul style="list-style-type: none"> • Mettre en application la politique gouvernementale de protection des rives et du littoral.
3.8.2.3	Atténuer les nuisances liées à la présence de contraintes de nature anthropique.	<ul style="list-style-type: none"> • Assurer l'application de mesures de mitigation à proximité des contraintes de nature anthropique.
3.8.2.4	Prévoir de nouvelles vocations pour l'ancien incinérateur.	<ul style="list-style-type: none"> • Favoriser la mise en place de sites de gestion des matériaux secs sur le site de l'ancien incinérateur.

3.9 *Agriculture*

Le territoire agricole, situé en totalité au nord et à l'ouest du périmètre d'urbanisation, occupe, en terme de superficie, la plus grande part du territoire de la ville, soit 70 %. L'importance du secteur agricole a par conséquent un impact majeur sur la dynamique urbaine et sociale.

Plusieurs routes le traversent; il bénéficie donc d'une bonne liaison avec l'ensemble de la ville. Notons aussi la présence d'un petit pôle non agricole en zone blanche relativement dense à proximité du pont Laurin et du chemin Fresnière, où l'on trouve notamment une école élémentaire et un bâtiment industriel.

3.9.1 **Enjeux**

- L'importance des activités et du secteur agricoles sur le territoire municipal.
- La consolidation et protection de l'intégrité du territoire et des activités agricoles.
- La protection du territoire agricole et l'équilibre compte tenu de la pression que provoque l'urbanisation sur les limites de l'actuel périmètre d'urbanisation et la pression qu'exercent l'application de normes environnementale, les changements dans les modes de tenures et le manque de capitalisation.

3.9.2 **Les orientations, objectifs et interventions**

	Orientations	Objectifs et interventions
3.9.2.1	Prévoir des conditions d'occupation du territoire agricole qui ne contraignent pas la pratique ou la reprise des pratiques d'élevage sur le territoire de Saint-Eustache.	<ul style="list-style-type: none"> • Modification de la réglementation dans la prescription des usages autorisés dans la zone agricole.
3.9.2.2	Favoriser l'achat des terres par les exploitants et/ou la location à long terme des terres agricoles.	<ul style="list-style-type: none"> • Révision des outils de planification du territoire afin de déterminer clairement les affectations du sol et préciser la vocation agricole à long terme de certaines portions du territoire eustachois.
3.9.2.3	Limiter le nombre de situations potentiellement conflictuelles ou contraignantes pour la pratique agricole.	<ul style="list-style-type: none"> • Limiter, aux seuls ouvrages et équipements à caractère public, les nouvelles implantations autres qu'agricoles dans la zone agricole. • Prévoir l'application d'un PIIA pour tous les usages prenant place en zone agricole en prévoyant des critères d'harmonisation entre les usages ou, lorsque requis, d'atténuation des impacts.

Orientations	Objectifs et interventions
3.9.2.4 Préserver l'intégrité du territoire agricole.	<ul style="list-style-type: none">• Limiter les nouvelles implantations d'usages non agricoles en zone agricole.• Prescrire des règles afin que les nouveaux usages ou bâtiments non agricoles ne puissent être séparés des terres agricoles auxquelles ils appartiennent au moment de leur implantation.• Créer une zone destinée à accueillir les usages para-agricoles sur la route 148.

3.10 Voirie et transport

Le réseau routier principal desservant Saint-Eustache est composé de l'autoroute 640, de la route nationale 148 (boulevard Arthur-Sauvé), de la route régionale 344 (chemin de la Grande-Côte et la rue Saint-Louis) et des artères municipales suivantes : le boulevard Industriel, les rues Saint-Eustache et Dubois ainsi que la 25^e Avenue.

L'autoroute 640 traverse la ville d'est en ouest et dessert notamment le parc industriel par le biais de deux bretelles d'autoroute. Elle est traversée par la route 148 et l'autoroute 13, à l'extérieur de la limite est de la ville. La présence de cette autoroute provoque évidemment des nuisances sonores et visuelles importantes, en plus de créer une barrière entre le secteur «Les Jardins de Saint-Eustache» en développement et celui situé au sud déjà urbanisé. Il faut également souligner le projet de construction d'une bretelle d'autoroute qui relierait la rue Dubois et les autoroutes 640 et 13.

Plutôt bien desservie par son réseau routier, la ville bénéficierait néanmoins du désenclavement de certains secteurs comme le secteur «Les Jardins de Saint-Eustache», de l'amélioration de l'accessibilité des zones commerciales et de l'atténuation des nuisances liées à l'autoroute 640.

Quant à l'accès à l'île de Montréal et à Laval, il est possible via la route 148 et le pont Arthur-Sauvé ainsi que par l'autoroute 640 qui rejoint à l'est les autoroutes 13 et 15. Sur le plan régional, la route 344 relie Saint-Eustache aux municipalités voisines situées en bordure de la rivière des Mille-Îles. Vers l'ouest, la route nationale 148 va en direction de Lachute en passant par Mirabel.

Par ailleurs, quatre sociétés de transports en commun offrent une desserte locale et régionale par autobus. Deux d'entre elles relient Saint-Eustache aux municipalités voisines, alors que la Société de Transport de la Ville de Laval (STL) assure une liaison avec la station de métro Henri-Bourassa et la gare Bois-Franc du réseau de train de banlieue. Enfin, la société Robert Paquette Autobus possède un circuit local qui s'articule essentiellement autour de la rue Saint-Laurent et du boulevard Arthur-Sauvé. Le train de banlieue permet, quant à lui, d'accéder à la gare centrale de Montréal en moins de 35 minutes depuis la gare de Deux-Montagnes avec 23 départs par jour.

3.10.1 Enjeux

- L'amélioration de la desserte routière du secteur résidentiel «Les Jardins de Saint-Eustache»
- L'amélioration de l'accessibilité des pôles commerciaux
- L'entretien du réseau routier existant
- L'atténuation des nuisances liées à l'autoroute 640

3.10.2 Les orientations, objectifs et interventions

	Orientations	Objectifs et interventions
3.10.2.1	Améliorer l'accessibilité des pôles commerciaux.	<ul style="list-style-type: none"> • Évaluer et mettre en oeuvre des mesures pour améliorer l'accessibilité et réduire la congestion automobile dans les pôles commerciaux: <ul style="list-style-type: none"> - élargissement du boulevard Arthur-Sauvé sur le tronçon situé entre l'autoroute 640 et le boulevard Léveillé; - aménagement d'une nouvelle bretelle d'autoroute pour desservir la rue Dubois, près de l'autoroute 13 - élargissement de la rue Dubois; - synchronisation des feux de circulation; - évaluer les possibilités d'améliorer l'accessibilité de l'intersection 640/25e Avenue.
3.10.2.2	Améliorer la circulation sur la rue Saint-Eustache.	<ul style="list-style-type: none"> • Évaluer et mettre en oeuvre des mesures de gestion pour améliorer la fluidité de la circulation sur la rue Saint-Eustache aux heures de pointe.
3.10.2.3	Améliorer l'accessibilité du secteur «Les Jardins de Saint-Eustache».	<ul style="list-style-type: none"> • Construire les artères et collectrices projetées, tel qu'illustré au <i>plan 3 - Hiérarchie routière</i>, en partenariat avec les riverains.
3.10.2.4	Améliorer le réseau routier dans les quartiers anciens.	<ul style="list-style-type: none"> • Poursuivre le plan de réfection visant à améliorer le réseau de rues dans les quartiers anciens.
3.10.2.5	Atténuer les nuisances liées à la présence de l'autoroute 640.	<ul style="list-style-type: none"> • Prévoir des mesures d'atténuation du bruit entre l'autoroute 640 et les nouveaux secteurs résidentiels.
3.10.2.6	Assurer une offre suffisante en stationnement dans les secteurs commerciaux.	<ul style="list-style-type: none"> • Améliorer la gestion des stationnements dans les secteurs commerciaux en regard des heures de fréquentation des différents types de commerces, notamment par le recours aux terrains de stationnement partagés.

4. LE CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE

Le concept d'organisation spatiale vise à structurer le territoire municipal en répondant aux orientations et objectifs de développement et d'aménagement urbains de Saint-Eustache. Le concept est transcrit, à titre de référence, au *plan 2 - Concept d'organisation spatiale*. Il illustre schématiquement l'organisation générale des différentes fonctions de la ville et les interrelations entre celles-ci.

4.1 Le réseau routier

4.1.1 La hiérarchie du réseau routier régional et local

Le réseau routier de la Ville de Saint-Eustache comprend une hiérarchie de sept niveaux, dont trois d'envergure régionale et quatre d'envergure municipale, tel qu'illustré au *plan 3 - Hiérarchie routière*. Cette hiérarchie comprend plus précisément une autoroute, une route nationale, une route régionale et un réseau d'artères municipales, de collectrices principales, de collectrices secondaires et de rues locales.

- *Autoroute, route nationale et route régionale*

Ces routes correspondent à la hiérarchie routière du ministère des Transports du Québec.

- *Artère municipale*

Les artères municipales donnent accès à des secteurs commerciaux régionaux et industriels (existants ou projetés). Ces voies de circulation sont par conséquent achalandées et susceptibles d'être utilisées par l'ensemble de la population municipale et régionale.

- *Collectrice principale*

Les collectrices principales donnent accès à des secteurs commerciaux locaux ou constituent les principales voies pour accéder aux secteurs résidentiels. Ces voies de circulation sont plus ou moins achalandées et utilisées par l'ensemble des résidents d'un quartier pour accéder à leur résidence ou aux commerces de quartier.

- *Collectrice secondaire*

Les collectrices secondaires donnent accès à des voisinages résidentiels à partir d'une collectrice principale. Ces voies de circulation sont peu achalandées, mais utilisées par la plupart des résidents d'un voisinage pour accéder à leur résidence.

- *Rue locale*

Le réseau de rues locales dessert, pour sa part, les quartiers résidentiels. Les rues locales sont, en général, peu achalandées. Elle se raccordent aux voies de niveau hiérarchique supérieur (collectrices secondaires et principales).

Le tableau ci-dessous identifie les voies de circulation de la hiérarchie routière.

Hiérarchie	Voie de circulation
Autoroute	640
Route nationale	148 (boulevard Arthur-Sauvé)
Route régionale	344 (rue Saint-Louis et chemin Grande-Côte)
Artère municipal	<ul style="list-style-type: none"> • rue Saint-Eustache • boulevard Industriel • 25e Avenue (au sud de l'autoroute 640) • rue Dubois • rue Hector-Lanthier • rue Albert-Mondoux
Collectrice principale	<ul style="list-style-type: none"> • boulevard Léveillé • boulevard René-Lévesque • rue Boileau • rue Feré • rue du Souvenir • boulevard Pie XII • rue Saint-Laurent • rue Hémond • boulevard Goyer • chemin de la Rivière-Nord • chemin de la Rivière-Sud • 25e Avenue (au nord de l'autoroute 640) • chemin du Domaine • chemin du Chicot
Collectrice secondaire	Voir plan 3 - Hiérarchie routière
Rue locale	Voir plan 3 - Hiérarchie routière

4.2 Le réseau routier local et régional projeté

Afin d'améliorer le réseau routier actuel, les interventions suivantes sont envisagées :

- La prolongation de la collectrice boulevard Binette;
- L'élargissement de la rue Dubois dans le tronçon situé entre la rue Grignon et la 25e Avenue;
- L'aménagement d'une nouvelle bretelle d'autoroute desservant le secteur Dubois/Côte-Cachée;
- La prolongation de la collectrice secondaire de la rue Allée-de-la-Roseraie de manière à la raccorder à la rue Dubois.

4.3 *Autres mesures proposées*

4.3.1 Entrées de ville

Afin d'améliorer les indications routières et l'image de la ville ainsi que d'embellir et de rendre plus visibles les repères visuels, le concept d'organisation spatiale propose l'aménagement de sept portes d'entrée :

- Autoroute 640 Est;
- Autoroute 640 Ouest;
- Route 148 Nord (à la limite de la Ville de Mirabel);
- Pont Arthur-Sauvé;
- Chemin de la Grande-Côte;
- Chemin d'Oka;
- 25^e Avenue à la limite de la Ville de Mirabel.

4.3.2 Mesures de mitigation

Pour les nouveaux secteurs résidentiels situés aux abords de l'autoroute 640, des mesures de mitigation devront être prévues afin de réduire les nuisances que causent cette autoroute.

4.4 *Les pôles économiques à développer et à consolider*

Le développement commercial de Saint-Eustache repose essentiellement sur une stratégie de concentration et de consolidation des activités commerciales à vocation régionale sur les cinq pôles et les six axes existants suivants.

4.4.1 Le pôle du «Vieux Saint-Eustache»

Cet important secteur, situé de part et d'autre des rues Saint-Eustache et Saint-Louis constitue le véritable cœur de la ville. Les rues Saint-Nicolas, Féré et Saint-Denis et le boulevard Arthur-Sauvé ainsi que la rivière des Mille-Îles délimitent notamment cette zone que traverse au sud la rue Saint-Louis. Il comprend plusieurs équipements publics et institutionnels, un centre historique qui regroupe l'église, le presbytère, le cimetière, l'hôtel de ville et quelques bâtiments patrimoniaux singuliers tels que le manoir Globensky et le moulin Légaré (récemment reconnu à titre de « *Lieu historique national* » par Patrimoine Canada) des habitations et des commerces d'une architecture traditionnelle, de nombreux commerces, plusieurs parcs et une part importante d'habitations. La grande mixité et concentration de ces usages a évidemment favorisé l'émergence à travers le temps d'un réel pôle central qui est aujourd'hui un lieu

d'animation. Une attention particulière devra être portée sur la revitalisation commerciale, la protection du patrimoine architectural et l'harmonisation des fonctions commerciales et résidentielles.

Principales artères commerciales du Vieux Saint-Eustache, les rues Saint-Eustache et Saint-Louis accueillent des boutiques et des restaurants. L'axe de la rue Saint-Eustache, dans le tronçon compris entre la rue Saint-Louis et le manoir Globensky présente une image harmonieuse en ce qui a trait à l'architecture et à l'affichage. Développer autour de cet axe une certaine image de marque, en y accueillant notamment des commerces qui offrent des produits et services spécialisés, est sans doute un concept à considérer. Le réaménagement du centre commercial Place du Chêne et de son stationnement, actuellement en cours, devraient permettre de contribuer à cet effort d'amélioration du paysage.

Quant à la rue Saint-Louis, elle possède une fonction principalement commerciale. Son paysage urbain peu harmonieux à l'ouest du pont, particulièrement en matière d'affichage, nécessite l'application de normes qui permettraient de rendre une certaine cohérence à cet axe important.

4.4.2 Le pôle mixte (commercial et institutionnel) régional principal «Boulevard Arthur-Sauvé/ Autoroute 640»

Le carrefour de l'autoroute 640 et du boulevard Arthur-Sauvé constitue l'un des principaux pôles commerciaux et institutionnels de la municipalité. On y retrouve en effet l'hôpital, l'école secondaire régionale et de nombreuses surfaces commerciales. En plus de l'excellente desserte routière dont il bénéficie, ce pôle se trouve à la jonction des secteurs Rivière-Nord, Jardins de Saint-Eustache et du Vieux Saint-Eustache en plus de desservir l'un des secteurs industriels de la ville.

4.4.3 Le pôle mixte commercial/institutionnel régional « 25^e Avenue »

Un pôle mixte commercial/institutionnel régional constitué d'une école, d'un parc, d'un local communautaire, d'une caserne de pompiers de même que de l'usine d'épuration des eaux usées se retrouve dans ce secteur. Il serait souhaitable de consolider la vocation publique de ce pôle qui communique d'ailleurs directement avec l'autoroute, la rue Dubois, la rue Saint-Laurent et le chemin de la Grande-Côte. Situé à l'est du territoire, ce pôle pourrait accueillir des équipements publics qui permettraient de contrebalancer le poids prépondérant du boulevard Arthur-Sauvé et du Vieux Saint-Eustache et mieux desservir ce secteur.

4.4.4 Le pôle commercial régional secondaire «25^e Avenue/Hector-Lanthier»

La présence d'un complexe de 16 cinémas, d'un marché aux puces, d'un ciné-parc, d'un centre sportif et d'un important centre commercial confèrent à cette intersection un caractère d'envergure régionale.

4.4.5 Le pôle institutionnel local «Arthur-Sauvé»

C'est sur le tronçon situé entre les rues du Moulin et Houle que se trouve une grande partie des équipements publics municipaux tels que la bibliothèque centrale, le centre civique, l'aréna, le Service de police et le Service de l'urbanisme. La position géographique de ce pôle justifie le maintien et le renforcement de son statut de pôle institutionnel municipal.

4.5 *Les axes à consolider et restructurer*

4.5.1 L'axe commercial régional «Arthur-Sauvé»

Compris entre la rue Hémond et la montée du Domaine, cet axe, dont l'usage dominant est le commerce, traverse la ville du nord au sud. C'est sur cet axe que l'on retrouve le centre commercial Place Saint-Eustache et plusieurs grandes surfaces. Notons également la présence de nombreux terrains vacants situés au nord de l'autoroute 640. La consolidation de ce secteur demeure donc à poursuivre suivant les objectifs et critères énoncés à cet effet au règlement sur les PIIA.

4.5.2 L'axe commercial régional «Dubois»

Important axe commercial en plein développement, ce secteur situé au nord de l'autoroute 640 possède un potentiel appréciable lié à sa situation géographique et au nombre encore important de parcelles d'une grande superficie. On y trouve pour l'instant plusieurs commerces à vocation régionale qui utilisent de vastes terrains, notamment dans le domaine de l'automobile. Cet axe est plutôt homogène et offre une bonne lisibilité en matière d'affichage ainsi que de qualité architecturale. Il est donc essentiel de consolider cette vitrine suivant les prescriptions de la réglementation d'urbanisme applicable à cet effet, d'autant que cette zone occupe un site stratégique et contribue donc directement à l'image de la ville.

4.5.3 L'axe commercial secondaire «Arthur-Sauvé»

Compris entre le chemin de la Grande-Côte et la rue Hémond, cet axe se caractérise par sa fonction commerciale secondaire et la concentration de services municipaux.

Les commerces y forment un ensemble plutôt hétérogène, tant en termes de produits et de services offerts (par exemple, des garages côtoyant des salons de coiffure) que de la qualité architecturale des immeubles et de l'affichage. Il faut également souligner le nombre élevé d'entrées charretières et le manque de rationalisation dans leur gestion et celle des stationnements. Il en résulte évidemment une grande confusion dans le paysage urbain. Des mesures par le biais d'un PIIA et de la réglementation d'urbanisme pourront mieux, pour les objets suivants, créer une certaine cohérence et harmonie : l'affichage, la qualité architecturale, les marges et cours, le stationnement et les entrées charretières. De plus, des interventions paysagères (plantations d'arbres, d'arbustes, etc.) devraient contribuer à l'amélioration de l'image de cet axe commercial.

4.5.4 Axe du «chemin de la Grande-Côte» à restaurer

Axe historique traversant la ville d'est en ouest, cette route régionale est, par endroit, déstructurée. En effet, bien que l'habitation de type unifamiliale soit prédominante sur le chemin de la Grande-Côte, on y trouve également de nombreux commerces et quelques habitations multifamiliales plus ou moins dispersés. Ainsi, des mesures afin d'éviter la dispersion des fonctions et de favoriser le regroupement commercial entre la 25e Avenue et la limite est de la ville. Il faut souligner la grande qualité de certaines habitations unifamiliales, plusieurs possédant d'ailleurs une valeur patrimoniale reconnue par le schéma d'aménagement. De façon à préserver ce paysage de qualité qui offre également de jolies vues sur la rivière des Mille-Îles, des critères en matière d'affichage et de qualité architecturale sont fixés par le biais d'un PIIA et de la réglementation d'urbanisme.

4.5.5 Axe de la «rue Saint-Laurent» à restructurer

Cette collectrice municipale parcourt le territoire d'est en ouest, à travers des quartiers d'habitations unifamiliales. Néanmoins, on trouve sur le tronçon de la rue Hémond à la rue Guérin plusieurs secteurs d'habitations multifamiliales et de commerces. De manière à éviter une déstructuration plus sévère de la rue Saint-Laurent que provoquerait un enchevêtrement des fonctions urbaines, il est envisagé de limiter la présence de ces deux fonctions urbaines autour des pôles déjà existants. Les usages commerciaux permis, devront, avant tout, s'adresser à une clientèle locale.

4.6 *Les secteurs résidentiels à développer et redévelopper*

L'actuel périmètre d'urbanisation permet d'entreprendre ou de poursuivre le développement résidentiel de divers secteurs. De plus, certains sites présentent d'intéressantes possibilités de redéveloppement pour l'implantation de projets domiciliaires.

4.6.1 Le secteur «Les Jardins de Saint-Eustache»

Le secteur «Les Jardins de Saint-Eustache», secteur résidentiel en développement situé au nord de l'autoroute 640, offre le plus important potentiel de développement résidentiel sur le territoire. Des habitations de moyenne et forte densités sont prévues dans le secteur localisé au nord de l'école secondaire régionale. Le secteur pourrait également accueillir, dans certaines parties, des résidences haut de gamme. Le grand nombre de parcelles disponibles ainsi que la proximité de l'autoroute et de la route 148 constituent des avantages indéniables.

4.6.2 Le secteur «Rivière-Nord»

Cet important secteur résidentiel offre encore d'importantes possibilités de développement. Ainsi, il existe un secteur vacant situé à l'est de la rue Jean-Baptiste-Campeau, entre les boulevards Léveillé et Girouard destiné à l'habitation de faible et moyenne densité. Notons également la présence de nombreux terrains vacants situés à l'ouest du boulevard René-Lévesque où il est également souhaitable d'étendre le développement résidentiel de faible et moyenne densités déjà implanté à l'est. C'est le cas également du prolongement nord de ce même boulevard et sur la rue Primeau où un développement résidentiel de faible et moyenne densités est envisagé.

4.6.3 Secteur «Sud de la carrière»

Plusieurs terrains entre la rue Saint-Laurent et la carrière sont vacants et réservés pour la relocalisation de la ligne électrique traversant la carrière Mathers. Ce secteur constituera une zone de transition entre la carrière et les secteurs résidentiels à proximité.

4.7 *Les secteurs industriels*

Le vaste secteur industriel qui comprend trois parcs industriels adjacents à l'autoroute ne possède que peu de terrains disponibles. Compte tenu du périmètre d'urbanisation existant et de la répartition des fonctions urbaines, il est donc envisagé de créer un quatrième parc industriel au sud de l'autoroute 640 et à l'ouest de la 25e Avenue à

même le secteur Côte-Cachée. Ce secteur bénéficie de la proximité de l'autoroute tandis que la présence d'habitations à proximité y est faible, ce qui en fait un secteur tout désigné à cette fin.

4.8 *Le secteur agricole*

Le secteur agricole se déploie en périphérie du périmètre d'urbanisation. La gestion des activités agricole et non agricole sera déterminée à la réglementation d'urbanisme.

4.9 *Les autres éléments*

4.9.1 Les exigences relatives à certaines contraintes anthropiques

Des mesures minimales de mitigation sont prévues entre les infrastructures présentant des dangers pour la sécurité et la santé publique et les secteurs résidentiels, les écoles, les centres d'accueil et les hôpitaux qui seront implantés sur le territoire. L'usine de filtration, la station de traitement des eaux usées, l'ancien incinérateur, le gazoduc Trans-Québec Maritimes et l'oléoduc de la Trans Northern Pipeline, la voie ferrée du Canadien National et l'autoroute 640 doivent faire l'objet de telles mesures.

4.9.2 Les liens Nord-Sud

Traversé par l'autoroute 640 dans un axe Est-Ouest, le territoire se divise en deux grands secteurs : le Nord et le Sud. Les liens pédestres, cyclistes et routiers entre ces deux secteurs sont restreints. Le concept d'organisation spatiale favorise les liens entre le nord et le sud de la ville.

4.9.3 La zone privilégiée pour la valorisation des berges

Certaines parties des berges longeant la rivière des Mille-Îles entre les limites des Villes de Deux-Montagnes et de Boisbriand, ainsi que celles de la rivière du Chêne entre le moulin Légaré et la rue Saint-Louis (du côté du cimetière), sont identifiées au concept d'organisation spatiale comme «zone privilégiée pour la valorisation des berges». Il est envisagé de profiter de toutes les occasions pour mettre en valeur ces berges de manière à ce qu'elles soient accessibles aux habitants.

Le projet suivant est de plus envisagé :

- l'aménagement d'une descente pour bateaux au site de l'usine d'épuration.

Plan 2 - Concept d'organisation spatiale

Plan 3 - Hiérarchie routière

5. ***LES AIRES D'AFFECTIONATION DU SOL ET LES DENSITÉS DE SON OCCUPATION***

Les grandes orientations d'aménagement et les objectifs illustrés au concept d'organisation spatiale se concrétisent aux *plans 4a et 4b - Aires d'affectation du sol* par la délimitation d'aires d'affectation et par la spécification d'une affectation dominante et d'affectations complémentaires. L'affectation de chaque aire est, d'autre part, précisée d'une densité d'occupation. Les orientations générales du concept s'y reflètent.

5.1 ***La nomenclature des aires d'affectation***

5.1.1 **La division du territoire en aires d'affectation**

Le territoire municipal est divisé en aires d'affectation du sol identifiées chacune d'une dominance. Ces aires sont illustrées aux *plans 4a et 4b - Aires d'affectation du sol*.

5.1.2 **L'identification des aires**

Chacune des aires d'affectation délimitée aux plans est identifiée par des lettres indiquant l'affectation dominante et un chiffre spécifiant une identification et un ordre numérique, exemple : R-2.

Identification	Affectation dominante
R	Résidentielle
M1	Mixte régionale
M2	Mixte centre-ville
C1	Commerciale régionale
C2	Commerciale locale
RC	Récréation
P1	Publique (Transport)
P2	Publique (Rivière)
I1	Industrielle
I2	Industrielle (Extraction)
I3	Industrielle (Hydro-électrique)
IX	Industrielle PAE (Expansion future)
RU	Rurale
A	Agricole

5.1.3 **L'interprétation des limites des aires**

Les lignes délimitant les aires indiquées aux *plans 4a et 4b - Aires d'affectation du sol* reflètent, règle générale, les limites suivantes :

- les limites municipales,
- les lignes de propriétés de terre, de terrain et de lot ou leur prolongement;
- l'axe ou le prolongement de l'axe des rues ou voies publiques existantes ou proposées;
- les rives de la rivière des Mille-Îles;
- l'axe de l'emprise d'un service public.

La limite d'une aire coïncidant avec une rue publique existante ou proposée, telle qu'indiquée au plan, réfère toujours à l'axe de cette rue, même si sa localisation en est modifiée suite à l'approbation d'un plan relatif à une opération cadastrale.

5.2 *Les densités d'occupation du sol*

Pour chacune des affectations, sont déterminées des densités minimale et maximale d'occupation du sol en termes de coefficient d'occupation du sol (c.o.s.). Ces densités sont de plus précisées aux *plans 4a et 4b - Aires d'affectation du sol* pour chaque aire d'affectation.

5.3 *L'affectation des aires et leur densité*

5.3.1 **AFFECTATION RÉSIDENTIELLE (R)**

Fonction dominante	<ul style="list-style-type: none"> • Habitation de faible, moyenne et forte densité
Fonctions complémentaires	<ul style="list-style-type: none"> • Commerce local d'une superficie maximale de plancher de 200 mètres carrés • Parc et espace vert et leurs équipements • Équipement et service d'utilité publique • Institution scolaire • Corridor et équipement d'énergie
Densité d'occupation du sol	<ul style="list-style-type: none"> • c.o.s. minimal : 0,10 • c.o.s. maximal : 4,00

5.3.2 **AFFECTATION MIXTE RÉGIONALE (M1)**

Fonctions dominantes

- Commerce régional sans limite de superficie de plancher
- Institution et usage public
- Bureau

Fonctions complémentaires

- Habitation de moyenne et forte densité
- Équipement et service d'utilité publique
- Corridor et équipement d'énergie

Densité d'occupation du sol

- c.o.s. minimal : 0,20
- c.o.s. maximal : 4,00

5.3.3 AFFECTATION MIXTE CENTRE-VILLE (M2)**Fonctions dominantes**

- Commerce sans limite de superficie de plancher
- Habitation de faible et moyenne densité
- Institution et usage public
- Bureau

Fonctions complémentaires

- Parc et espace vert
- Équipement et service d'utilité publique
- Corridor et équipement d'énergie

Densité d'occupation du sol

- c.o.s. minimal : 0,10
- c.o.s. maximal : 4,00

5.3.4 AFFECTATION COMMERCIALE RÉGIONALE (C1)**Fonction dominante**

- Commerce régional sans limite de superficie de plancher

Fonctions complémentaires

- Institution et usage public
- Équipement et service d'utilité publique
- Corridor et équipement d'énergie

Densité d'occupation du sol

- c.o.s. minimal : 0,20
- c.o.s. maximal : 2,00

5.3.5 AFFECTATION COMMERCIALE LOCALE (C2)

Fonction dominante	<ul style="list-style-type: none"> • Commerce local d'une superficie maximale de plancher de 2 000 mètres carrés
--------------------	---

Fonctions complémentaires	<ul style="list-style-type: none"> • Habitation de faible et moyenne densité (secteur Grande-Côte, C-2 et secteur Saint-Laurent, C-2) • Institution et usage public • Équipement et service d'utilité publique • Corridor et équipement d'énergie
---------------------------	---

Densité d'occupation du sol	<ul style="list-style-type: none"> • c.o.s. minimal : 0,20 • c.o.s. maximal : 2,00
-----------------------------	--

5.3.6 AFFECTATION RÉCRÉATION (RC)

Fonctions dominantes	<ul style="list-style-type: none"> • Activité récréative extensive et ses équipements • Parc et espace vert
----------------------	---

Fonctions complémentaires	<ul style="list-style-type: none"> • Commerce relié à l'activité récréative • Équipement et service d'utilité publique • Corridor et équipement d'énergie
---------------------------	--

Densité d'occupation du sol	<ul style="list-style-type: none"> • c.o.s. minimal : 0 • c.o.s. maximal : 0,10
-----------------------------	---

5.3.7 AFFECTATION PUBLIQUE (Transport) (P1)

Fonction dominante	<ul style="list-style-type: none"> • Corridor de transport routier
--------------------	---

Fonction complémentaire	<ul style="list-style-type: none"> • Équipement et service d'utilité publique • Corridor et équipement d'énergie
-------------------------	--

Densité d'occupation du sol	<ul style="list-style-type: none"> • c.o.s. minimal : 0 • c.o.s. maximal : 0
-----------------------------	--

5.3.8 AFFECTATION PUBLIQUE (Rivière) (P2)

Fonction dominante	<ul style="list-style-type: none"> • Activité nautique extensive
--------------------	---

Fonction complémentaire	<ul style="list-style-type: none"> • Équipement et service d'utilité publique
-------------------------	--

Densité d'occupation du sol	<ul style="list-style-type: none"> • c.o.s. minimal : 0 • c.o.s. maximal : 0
-----------------------------	--

5.3.9 AFFECTATION INDUSTRIELLE (I1)

Fonction dominante	<ul style="list-style-type: none"> • Activité industrielle régionale et locale
Fonctions complémentaires	<ul style="list-style-type: none"> • Commerce d'une superficie maximale de plancher de 2 000 mètres carrés, relié à l'industrie • Institution et usage public • Équipement et service d'utilité publique • Corridor et équipement d'énergie
<i>(Règlement 1674-002, article 1, en vigueur le 3 avril 2007)</i>	
Densité d'occupation du sol	<ul style="list-style-type: none"> • c.o.s. minimal : 0,01 • c.o.s. maximal : 2,00

5.3.10 AFFECTATION INDUSTRIELLE (Extraction) (I2)

Fonction dominante	<ul style="list-style-type: none"> • Activité industrielle extractive (carrière)
Fonctions complémentaires	<ul style="list-style-type: none"> • Équipement et service d'utilité publique • Corridor et équipement d'énergie
Densité d'occupation du sol	<ul style="list-style-type: none"> • c.o.s. minimal : 0 • c.o.s. maximal : 0,10

5.3.11 AFFECTATION INDUSTRIELLE (Hydro-électrique) (I3)

Fonction dominante	<ul style="list-style-type: none"> • Corridor et équipement d'énergie
Fonction complémentaire	<ul style="list-style-type: none"> • Équipement et service d'utilité publique
Densité d'occupation du sol	<ul style="list-style-type: none"> • c.o.s. minimal : 0 • c.o.s. maximal : 0

5.3.12 AFFECTATION INDUSTRIELLE PAE (Expansion future) (IX)

Fonction dominante	<ul style="list-style-type: none"> • Activité industrielle régionale et locale sous réserve de faire l'objet d'un plan d'aménagement d'ensemble (PAE)
Fonctions complémentaires	<ul style="list-style-type: none"> • Commerce d'une superficie maximale de plancher de 2 000 mètres carrés • Équipement et service d'utilité publique • Corridor et équipement d'énergie
Densité d'occupation du sol	<ul style="list-style-type: none"> • c.o.s. minimal : 0,10 • c.o.s. maximal : 2,00

5.3.13 AFFECTATION RURALE (RU)

Fonctions dominantes	<ul style="list-style-type: none"> • Exploitation agricole et forestière conforme aux dispositions de la <i>Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles</i> • Habitation
-----------------------------	---

Fonctions complémentaires	<ul style="list-style-type: none"> • Commerces et industries para-agricoles • Équipement et service d'utilité publique • Corridor et équipement d'énergie
----------------------------------	--

Densité d'occupation du sol	<ul style="list-style-type: none"> • c.o.s. minimal : 0 • c.o.s. maximal : 2,00
------------------------------------	---

5.3.14 AFFECTATION AGRICOLE (A)

Fonction dominante	<ul style="list-style-type: none"> • Exploitation agricole et forestière conforme aux dispositions de la <i>Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles</i>
---------------------------	---

Fonctions complémentaires	<ul style="list-style-type: none"> • Habitation en vertu des dispositions de la <i>Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles</i> • Activité d'agrotourisme • Point de vente et entreposage de produits de la ferme, d'une pépinière ou connexes • Réseau récréatif • Équipement et service d'utilité publique • Corridor et équipement d'énergie • Activité ayant fait l'objet d'une autorisation ou d'un droit acquis de la CPTAQ à la date d'entrée en vigueur du présent règlement • Commerce et industrie de soutien aux activités agricoles • Activité industrielle, para-industrielle ou de recherche sur un lot ayant été acquis en vertu de la <i>Loi sur les immeubles industriels municipaux</i> (chapitre 1-0.1) • Conditionnement et transformation d'un produit de la ferme • Préparation et consommation de repas dans une cabane à sucre occupant une érablière en production, limitée à la période des sucres • Service de visites éducatives de groupe à la ferme
----------------------------------	---

Densité d'occupation du sol	<ul style="list-style-type: none"> • c.o.s. minimal : 0 • c.o.s. maximal : 0,10
------------------------------------	---

Plans 4a - Affectation du sol

Plan 4b - Affectation du sol

6. *LES DISPOSITIONS PARTICULIÈRES ET LES OUTILS DE MISE EN OEUVRE*

6.1 *Les secteurs de contraintes*

6.1.1 Les zones inondables

La présence de la rivière des Mille-Îles génère certains risques d'inondation en des endroits précis identifiés au plan 5. Ce plan identifiant les risques d'inondation selon les crues de vingt (20) ans et de cent (100) ans, fait partie intégrante de ce règlement.

6.1.2 Les zones sujettes à des mouvements de terrain

Le territoire de la Ville de Saint-Eustache possède des zones sujettes à des mouvements de terrain. Elles sont localisées à l'intérieur de la zone agricole.

6.1.3 Les contraintes anthropiques et les sources de danger

Le schéma d'aménagement de la MRC de Deux-Montagnes identifie d'abord un équipement susceptible de présenter des dangers pour la santé et la sécurité publique: l'usine d'approvisionnement en eau potable, pouvant utiliser d'importantes quantités de bioxyde de chlore. Il faut également signaler la présence d'une nouvelle usine de traitement des eaux usées construite depuis l'adoption du schéma d'aménagement qui présente les mêmes risques.

Le schéma d'aménagement identifie également quatre infrastructures de transports ou d'énergie où transitent des produits considérés dangereux ainsi que trois activités et équipements qui peuvent être des sources de dangers :

- Le gazoduc Trans-Québec Maritimes qui traverse la ville du sud au nord, à la limite de la zone agricole;
- L'oléoduc Trans Northern Pipeline qui traverse la ville d'est en ouest;
- La voie ferrée du Canadien national;
- L'autoroute 640 qui traverse la municipalité d'est en ouest;
- La carrière située à l'est du territoire;
- L'ancien incinérateur localisé au nord du territoire.

(Règlement 1674-005, article 2, en vigueur le 28 août 2013)

6.2 Les plans d'aménagement d'ensemble (P.A.E.) ABROGÉ

6.3 Les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA)

De plus en plus, le contrôle du développement, au seul moyen des normes réglementaires, s'avère insuffisant pour assurer la qualité des projets, particulièrement en ce qui concerne l'implantation des bâtiments, l'aménagement des terrains et l'intégration architecturale. Or, les dispositions de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* permettent aux municipalités d'exiger, en plus de respecter les dispositions normatives des règlements d'urbanisme, que le projet réponde également à des objectifs qualitatifs adoptés à l'intérieur d'un plan d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA).

(Règlement 1674-005, article 3, en vigueur le 28 août 2013)

6.4 Le secteur de planification particulière Albatros

Le Programme particulier d'urbanisme (PPU) permet à la municipalité, à l'intérieur de zones délimitées à l'avance, d'encadrer les futurs projets de développement ou de redéveloppement dans différents secteurs de la ville et d'identifier des objectifs d'aménagement qui répondront aux problématiques soulevées et tiendront compte des contraintes et des potentiels du territoire concerné.

La zone à requalifier pour l'objet du présent PPU est située aux limites du périmètre d'urbanisation de Saint-Eustache et est actuellement occupé par un terrain de golf d'une superficie de près de 7 millions de pieds carrés. Le site est amené à être développé, en partie à des fins résidentielles et en partie à des fins industrielles. Compte tenu des principes de densification véhiculés par le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) de la CMM, cette zone pourrait également accueillir une portion d'un éventuel quartier TOD intégrant une diversité de fonctions urbaines.

Les objectifs d'un tel PPU à cet endroit seront, sans être limitatifs :

- Préconiser un esthétisme dans l'aménagement du cadre bâti (incluant la composition d'ensemble, le traitement architectural et l'aménagement paysager);
- Intégrer les caractéristiques environnementales des lieux (incluant la présence de deux cours d'eau, de plans d'eau artificiels, d'arbres matures et d'une servitude de gazoduc);
- Favoriser un développement misant sur le transport actif et collectif;
- Développer un corridor vert à même la servitude de gazoduc;
- Intégrer l'ensemble immobilier à la trame urbaine de la Ville de Saint-Eustache;

- Créer un environnement bâti axé sur les principes du développement durable;

Fonction résidentielle

- Favoriser la diversité des types d'habitation afin de répondre aux besoins en logement de la population en général;
- Favoriser une cohabitation harmonieuse avec le voisinage, incluant la zone agricole et le parc industriel;
- Respecter les seuils minimaux de densité du PMAD pour les secteurs hors TOD;

Fonction industrielle

- Consolider le parc industriel existant en préconisant les usages industriels de moindre incidence;
- Minimiser les impacts sur les autres fonctions urbaines, en particulier sur le milieu résidentiel.

Le territoire concerné par cette planification particulière correspond à l'aire identifiée programme particulier d'urbanisme (PPU) au plan «Aire d'interventions particulières».

Plan 5 - Zone inondable

7. ***LES DISPOSITIONS TRANSITOIRES ET FINALES***

7.1.1 Remplacement de règlement

Le présent règlement remplace à toutes fins que de droit le règlement 1382 et les règlements le modifiant.

7.1.2 Effet de remplacement

Le remplacement réglementaire n'affecte pas les procédures intentées sous l'autorité des règlements remplacés. Ces dernières se continuent jusqu'à jugement et exécution.

7.1.3 Entrée en vigueur

Ce règlement entre en vigueur conformément à la Loi.

Signé : Claude Carignan
Maire

Signé : Gilles Gougeon
greffier

Certificat d'attestation,
Le 14 décembre 2004

Je, soussigné, Gilles Gougeon, greffier de la Ville de Saint-Eustache, certifie que ce qui précède est un extrait du Livre Officiel des Règlements de la Ville de Saint-Eustache, et j'ai signé,

GG/ms

Gilles Gougeon

SECTION 1

DISPOSITIONS ADMINISTRATIVES

SECTION 2

LA VISION DU DÉVELOPPEMENT

LES GRANDES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT

SECTION 4

LE CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE

LES AIRES D'AFFECTATIONS DU SOL ET LES DENSITÉS DE SON OCCUPATION

LES DISPOSITIONS PARTICULIÈRES ET LES OUTILS DE MISE EN OEUVRE

SECTION 7

LES DISPOSITIONS TRANSITOIRES ET FINALES

INTRODUCTION