

*Projet de règlement pour adoption  
inscrit à la séance du 16 juin 2025*

---

# PLAN D'URBANISME

VILLE DE VAUDREUIL-DORION  
PROJET DE RÈGLEMENT N° 1870

---

VERSION PRÉLIMINAIRE

## MOT DU MAIRE

---



C'est avec une très grande fierté que nous vous présentons le plan d'urbanisme qui énonce la vision de la Ville en matière d'aménagement et de développement du territoire pour l'horizon 2030.

En continuité de la précédente version du plan d'urbanisme, le présent document de planification tient compte de la réalité actuelle de la ville qui a fortement évolué depuis les 15 dernières années. Le plan d'urbanisme vient consolider et actualiser le caractère unique de la ville de Vaudreuil-Dorion que lui vaut son rôle de pôle régional.

La démarche entourant l'élaboration du plan d'urbanisme a été alimentée par la participation citoyenne. Ce sont plus de 150 personnes qui ont été rencontrées et dont l'avis a contribué à l'élaboration du présent document. Je salue et remercie très sincèrement tous les participants : les acteurs du milieu, les partenaires et les citoyens.

Reflète d'une ville en pleine effervescence, le plan d'urbanisme répond aux enjeux actuels et évolutifs de la ville de Vaudreuil-Dorion. En faisant rayonner les composantes identitaires de la ville que sont sa diversité sociale et culturelle, ses attraits naturels, sa riche histoire et son dynamisme économique, le plan d'urbanisme vise à faire de Vaudreuil-Dorion une ville durable et attractive, où il fait bon vivre et s'épanouir.

De cette vision urbanistique découlent cinq grandes orientations d'aménagement qui répondent aux enjeux identifiés au dossier urbain. Ces orientations se traduisent par des objectifs spécifiques et des actions concrètes déclinées sous formes de stratégies qui portent tant sur l'aménagement physique de la ville, la mobilité, l'habitation, l'offre en équipements publics et le verdissement, entre autres.

Au terme d'un travail de longue haleine, la Ville de Vaudreuil-Dorion dispose désormais d'un outil de planification qui guidera l'ensemble du développement urbain pour les prochaines années. Élaborés dans la volonté de préserver et de bonifier la qualité de vie des résidents et résidentes de Vaudreuil-Dorion, nous estimons que les nouveaux outils d'urbanisme reflètent les souhaits et préoccupations de la population.

Bonne lecture!

A handwritten signature in blue ink, enclosed in a thin blue rectangular border. The signature is stylized and appears to read 'Guy Pilon'.

Guy Pilon,

Maire de Vaudreuil-Dorion

# TABLE DES MATIÈRES

---

## 01

### MISE EN CONTEXTE

1.1 Introduction	5
1.2 Contexte de planification	7
1.3 Démarche participative	10
1.4 Principaux enjeux territoriaux	13

## 04

### SÉCTEURS DE PLANIFICATION DÉTAILLÉE

4.1 Plan des secteurs visés par les PPU et localisation optimale des équipements liés à la santé, l'éducation, la culture et les sports	70
---	----

## 02

### VISION ET ORIENTATIONS

2.1 Énoncé de vision	16
2.2 Orientations et objectifs	17
2.3 Concept d'organisation spatiale	23

## 05

### ANNEXES

Annexe I	72
Annexe II	77
Annexe IV	78
Annexe V	79
Annexe VI	81
Annexe VII	82
Annexe VIII	83

## 03

### MISE EN ŒUVRE

3.1 Plan d'action	25
3.2 Affectations et densités	54
3.3 Demande d'agrandissement du périmètre d'urbanisation	68
3.4 Demande d'agrandissement et d'identification d'un îlot déstructuré	68

# LISTE DES FIGURES

---

Fig. 1. Limites municipales et villes voisines	7
Fig. 2. Concept d'organisation spatiale	25
Fig. 3. Plan des grandes affectations du sol	54
Fig. 4. Plan des aires de densification	63

01

**MISE EN CONTEXTE**

# 1. MISE EN CONTEXTE

## 1.1 INTRODUCTION

### PROCESSUS DE RÉVISION

Le processus de révision du plan d'urbanisme de la Ville de Vaudreuil-Dorion vient répondre à un besoin de se munir d'un document de planification actualisé et ajusté en réponse à l'évolution du contexte territorial. L'administration municipale souhaite donc se doter d'outils concrets et innovants dans le respect des nouvelles approches urbanistiques en matière d'aménagement du territoire.

En outre, il s'agit d'une occasion unique de faire le point sur les projets et les initiatives des dernières années, de consolider ses acquis, d'anticiper et d'évaluer les nouveaux défis, afin d'être mieux équipé pour encadrer et guider l'aménagement et le développement de son territoire, pour les dix prochaines années.

### CONTENU DU PLAN

Le plan d'urbanisme s'organise en quatre grandes sections :

- le portrait du territoire prenant la forme d'un dossier urbain qui se retrouve dans un document indépendant du règlement du Plan d'urbanisme, mais qui sert d'assise pour établir les constats relatifs au territoire étudié, d'identifier les problématiques rencontrées, ainsi que les enjeux s'y rattachant.
- la vision stratégique d'aménagement, les orientations et les objectifs qui traduisent cohéremment la direction adoptée pour le développement du territoire pour la prochaine décennie. Cet exercice reflète les enjeux identifiés lors de la caractérisation du territoire ainsi que les aspirations citoyennes ayant émergé lors des activités de consultation publique;
- la mise en œuvre comprenant un plan d'action qui priorise les gestes à poser sur un horizon à court, moyen ou long terme pour concrétiser la vision d'aménagement. Cette section inclut aussi les grandes affectations et densités du territoire;
- les Plans particuliers d'urbanisme (PPU) du quartier de la Gare, du secteur Harwood-De Lotbinière, du Ravin-Boisé et du Pôle santé qui apportent plus de précisions quant à la planification de certains secteurs suscitant une attention toute particulière (voir Annexe I pour la délimitation des secteurs visés par les différents PPU).



Vue aérienne d'une partie du territoire de Vaudreuil-Dorion donnant vers la baie de Vaudreuil

Source : Ville de Vaudreuil-Dorion, 2019

# 1. MISE EN CONTEXTE

## 1.1 INTRODUCTION

### LOCALISATION

La ville de Vaudreuil-Dorion s'étend en grande partie le long de la rive sud de la rivière des Outaouais, là où elle rejoint le fleuve Saint-Laurent en remontant jusqu'à la baie de Vaudreuil et la Pointe Cavagnal du lac des Deux Montagnes. Caractérisée par ces cours d'eau, elle jouit d'un positionnement avantageux et stratégique, entre les villes de Montréal, Toronto et Ottawa.

Le territoire de Vaudreuil-Dorion est scindé en entités distinctes et son développement est largement influencé par la présence des grandes infrastructures routières et ferroviaires qui le traversent, notamment les autoroutes du Souvenir (A-20), de l'Acier (A-30) et Félix-Leclerc (A-40) et les voies ferrées du Canadien

Pacifique (CP), du Canadien National (CN) et une dernière appartenant à EXO où l'on retrouve la Gare Vaudreuil (figure 1).

La superficie totale du territoire est de 92,57 km<sup>2</sup>, dont 73,06 km<sup>2</sup> uniquement pour la partie terrestre. Celle-ci a la particularité d'être formée de deux espaces disjoints, mais reliés par la route Harwood (route 342). Effectivement, la ville de Vaudreuil-Dorion compte un tracé municipal unique, comprenant la pointe de Vaudreuil-Dorion et l'enclave Fief-Choisy située à l'extrémité ouest des limites de la ville.

La ville partage ses limites terrestres avec six municipalités voisines, soit la ville de Rigaud à l'ouest, Hudson et Vaudreuil-sur-le-Lac au nord, ainsi que

Saint-Lazare, Les Cèdres et Pointe-des-Cascades au sud. Elle constitue l'une des deux portes d'entrée est de la MRC de Vaudreuil-Soulanges.

Son urbanisation se poursuit aujourd'hui dans les secteurs en bordure des grands axes routiers, avec l'apparition de nouveaux quartiers domiciliaires, le développement de commerces et d'activités industrielles.

Ainsi, la ville de Vaudreuil-Dorion apparaît comme un pôle régional attractif pour sa diversité d'usages ainsi que pour sa richesse en attraits patrimoniaux, naturels et culturels.

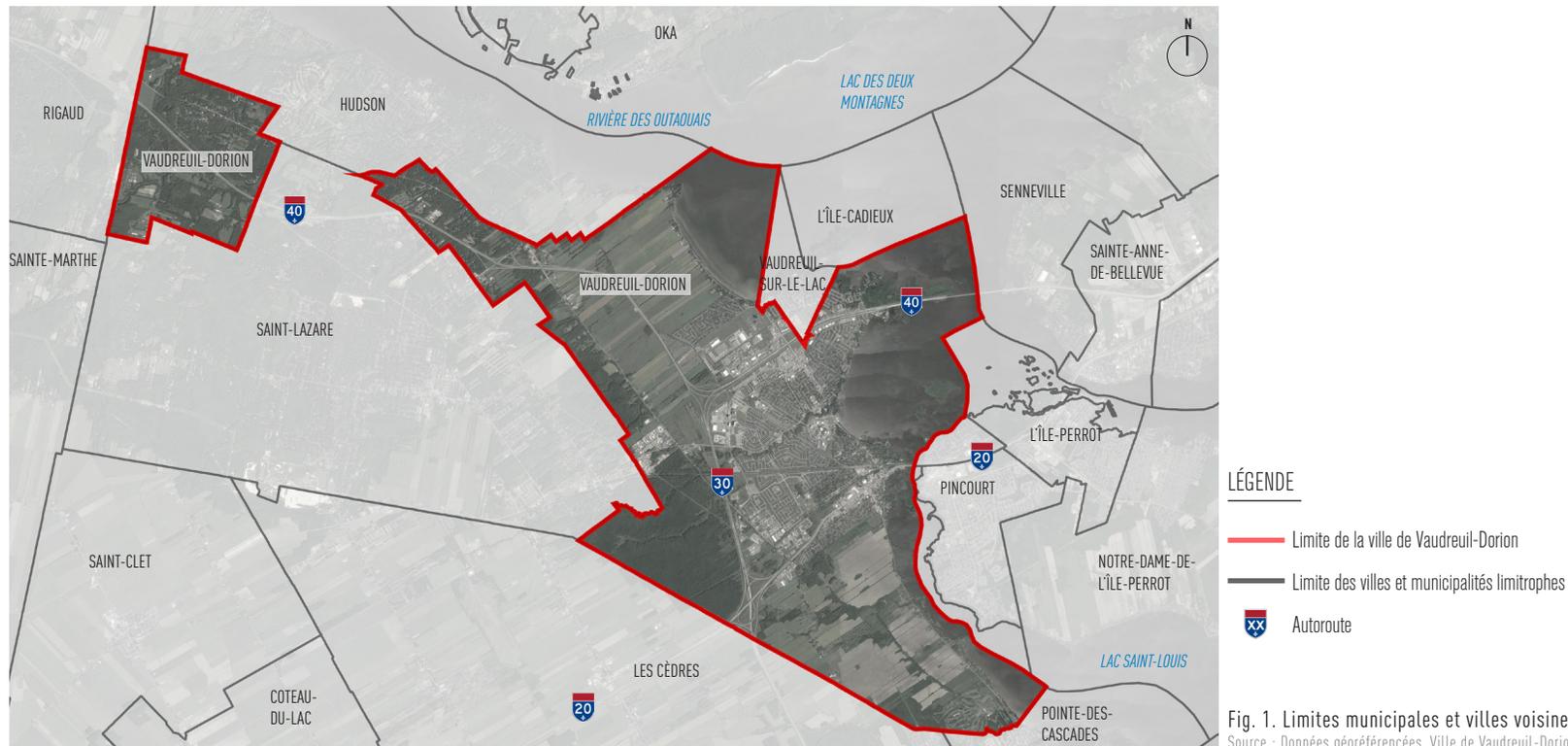


Fig. 1. Limites municipales et villes voisines  
Source : Données géoréférencées, Ville de Vaudreuil-Dorion, 2019

# 1. MISE EN CONTEXTE

## 1.2 CONTEXTE DE PLANIFICATION

Le plan d'urbanisme tire ses assises de plusieurs documents de planification stratégique élaborés par différentes instances décisionnelles. On compte parmi ceux-ci le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), le Schéma d'aménagement et de développement révisé, 3e génération (SADR3) de la municipalité régionale de comté (MRC) de Vaudreuil-Soulanges ainsi que plusieurs politiques régionales et locales.

### PLAN MÉTROPOLITAIN D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT

Comprise dans le périmètre de la CMM, la Ville de Vaudreuil-Dorion doit se conformer aux orientations et aux exigences prescrites dans le PMAD. Ce document vise à assurer la compétitivité et l'attractivité du Grand Montréal, dans une perspective de développement durable, par la définition d'orientations, d'objectifs et de critères.

Entré en vigueur le 12 mars 2012, il s'articule autour de trois orientations, qui se déclinent par la suite en objectifs et critères d'aménagement :

- un Grand Montréal avec des milieux de vie durables;
- un Grand Montréal avec des réseaux et équipements de transport performants et structurants;
- un Grand Montréal avec un environnement protégé et mis en valeur.

### SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT RÉVISÉ, 3E GÉNÉRATION (SADR3)

De plus, la Ville de Vaudreuil-Dorion doit s'assurer de la conformité au SADR3 de la MRC de Vaudreuil-Soulanges, qui regroupe vingt-trois municipalités, dont onze sont également sur le territoire de la CMM. Bien que ce plan d'urbanisme réfère au SADR3, ce dernier reprend une partie du contenu du plan d'urbanisme amendé en 2004.

Le SADR3 est organisé en douze chapitres. Il présente notamment le portrait du territoire et de sa planification, les enjeux, les orientations et les mécanismes de mise en œuvre. Il comprend également douze annexes descriptives.

Le SADR3 est le résultat d'une démarche de concertation entre les instances municipales à laquelle ont participé une soixantaine de participants afin d'alimenter la réflexion entourant ce document de planification.

Ainsi l'énoncé de vision stratégique de développement durable et milieux de vie comprend les sept éléments suivants :

1. Une région qui offre à ses citoyens des services diversifiés et de qualité;
2. Une région axée sur la mobilité durable des personnes;
3. Une région dynamique et reconnue pour la vitalité de son économie;
4. Une région qui protège son environnement naturel;
5. Une région riche de son patrimoine et vibrante de culture;
6. Une région solidaire marquée par la fierté, la cohésion et la participation citoyenne;
7. Une région qui propose des milieux de vie durables.

# 1. MISE EN CONTEXTE

## 1.2 CONTEXTE DE PLANIFICATION

### LES POLITIQUES MUNICIPALES

#### La Planification stratégique 2020-2025

Le processus de planification stratégique 2020-2025 constitue un cadre de référence établissant la vision et les aspirations de la Ville, ainsi que les actions à mener au regard de ses priorités, ses enjeux et ses défis.

L'élaboration de ce document a été accompagné d'une démarche de consultation dans laquelle les citoyens, les employés et les partenaires ont participé à la définition de projets porteurs.

La Ville de Vaudreuil-Dorion aspire à offrir des services de qualité et un environnement sain et durable dans un souci de gestion responsable. Dans cette optique, son énoncé de vision se lit comme suit: « Accueillante, humaine, Vaudreuil-Dorion, le rendez-vous d'une communauté dynamique et engagée ».

Cette vision se reflète en 5 aspirations, celles-ci se traduisant en actions concrètes dont la réalisation est établie à court, moyen ou long terme :

- Développer un environnement de vie harmonieux et durable;
- Être une communauté active et en santé;
- Faire de la diversité une source de richesse;
- Propulser la culture;
- Susciter la participation de tous au mieux-être collectif.

#### La Politique familiale et des aînés

Le lancement de la première politique familiale et des aînés, en 2021, vise à mieux répondre aux enjeux touchant les familles et les aînés de la communauté. En parallèle à cette dernière, la Ville a obtenu la reconnaissance Municipalités amies des aînés (MADA) qui vise l'adaptation des milieux de vie à la réalité des aînés par diverses mesures afin de favoriser un vieillissement actif et en santé.

#### La Politique culturelle

En 2013, la Ville de Vaudreuil-Dorion met à jour sa première politique culturelle, qui se veut un outil de cohésion sociale. Elle se dote ainsi d'une mission ambitieuse dont les principes et les engagements doivent respecter les six enjeux suivants : l'accueil, l'enracinement et la viabilité, les jeunes, leur développement, leur engagement dans la communauté, l'identité, la diffusion et le développement durable.

En matière de culture, la mission de la Ville de Vaudreuil-Dorion se traduit comme suit : « Soutenir, provoquer, consolider et innover pour que la vie culturelle soit inclusive et participative tout en étant liée au développement de la communauté dans son ensemble ».

#### Le Plan directeur des parcs et espaces verts

Il présente le portrait exhaustif de l'offre en parcs et en équipements sportifs et récréatifs, les tendances actuelles en aménagement et pratiques sportives et récréatives. Des fiches synthèses compilent également des informations sur la programmation de chacun des parcs, le type et la quantité de mobilier urbain et d'équipements sportifs présents et leurs conditions, les végétaux ou encore les aménagements connexes. Enfin, une liste de recommandations et d'investissements à réaliser est proposée pour chaque parc.



Planification stratégique  
2020 > 2025



Planification stratégique 2020-2025  
Source : Ville de Vaudreuil-Dorion, 2020



Plan directeur des parcs et espaces verts  
Source : Ville de Vaudreuil-Dorion, 2018



# 1. MISE EN CONTEXTE

## 1.2 CONTEXTE DE PLANIFICATION

### Politique et stratégie environnementale

La politique environnementale de la Ville de Vaudreuil-Dorion reflète sa vision, ses valeurs et ses priorités en matière d'environnement et représente sa pierre angulaire dans la réflexion et la prise de décisions. Elle facilite l'intégration des actions de protection de l'environnement dans la planification municipale et ses activités quotidiennes, et rappelle le rôle de premier plan de la Ville.

La stratégie environnementale est le vecteur de la politique environnementale qui identifie les moyens pour atteindre les engagements énoncés. La stratégie précise les orientations à suivre par la Ville de Vaudreuil-Dorion pour garantir la protection de l'environnement, le développement durable, l'adaptation aux changements climatiques et cesser l'appauvrissement de la biodiversité.

### Plan d'action à l'égard des personnes handicapées

Conformément à la Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées en vue de leur intégration scolaire, professionnelle et sociale, la Ville de Vaudreuil-Dorion se dote d'un plan d'action visant à accroître la participation sociale des personnes handicapées dans leur milieu.

À partir du bilan des actions et mesures réalisées pour l'année 2022-2023, le nouveau plan propose de nouvelles actions à mettre en place afin de réduire les obstacles à l'intégration vécus par les personnes handicapées. Ce plan est un outil de travail visant à assurer l'implantation de l'accessibilité universelle sur le territoire de la Ville, et ce, dans les différentes interventions liées aux communications, aux activités de loisirs et culture, au transport, à l'environnement, à l'aménagement du territoire, etc.

À titre d'exemple, il est notamment envisagé de :

- Soutenir la réalisation de logements accessibles et adaptables dans les projets de logements sociaux et communautaires;
- Aménager les parcs, les pistes cyclables et les bâtiments en fonction de l'accessibilité universelle ;
- Uniformiser l'offre d'équipements adaptés dans les parcs de la Ville;
- Revoir la géométrie de l'intersection du boulevard Harwood et de la route de Lotbinière.



### Plan d'action à l'égard des personnes handicapées 2023-2024 | Bilan 2022-2023

Plan d'action à l'égard des personnes handicapées  
Source : Ville de Vaudreuil-Dorion, 2023-2024

# 1. MISE EN CONTEXTE

## 1.3 DÉMARCHE PARTICIPATIVE

Le processus de révision du plan d'urbanisme s'est accompagné d'une démarche participative qui a eu lieu à l'automne 2019 à travers une gamme d'activités. Les objectifs poursuivis par la démarche participative étaient les suivants :

- Informer la population que la Ville entame un processus de révision de son plan d'urbanisme et plusieurs autres documents de planification urbaine;
- Communiquer de façon transparente des informations pertinentes et nécessaires à la compréhension du projet;
- Encourager et faciliter la participation citoyenne en proposant une diversité d'activités s'adressant à des clientèles variées;
- Permettre aux citoyens d'exprimer leurs préoccupations, leurs attentes, leurs idées dans un esprit constructif.

### ÉTAPES DE LA DÉMARCHE

La démarche participative proposée se distingue par la diversité des mesures d'information et de participation active développées et proposées aux différents groupes rencontrés à l'automne 2019.

Afin de joindre un maximum de personnes, ayant des profils et des intérêts variés, la stratégie retenue vise à organiser des activités ciblées auprès des jeunes et des rencontres, sur invitation avec certains groupes, en plus de proposer deux activités publiques ouvertes à toute la population de la Ville.

Réalisée en collaboration avec la Ville, notamment le Service de l'aménagement du territoire et le Centre de services scolaire des Trois-Lacs, les activités participatives suivantes ont été organisées :

- Des ateliers participatifs ludiques auprès d'élèves d'une école primaire et d'une école secondaire de la ville;
- Un groupe de discussion sur les enjeux et les défis à relever dans les prochaines années avec les partenaires du milieu, soit des représentants de la Direction de la santé publique (DSP) de la Montérégie, du Centre intégré de santé et de services sociaux de la Montérégie-Ouest (CISSMO) et de l'Office régional d'habitation de Vaudreuil-Soulanges (ORHVS);
- Quatre groupes de discussion sur les principaux enjeux d'aménagement avec certains services municipaux de la Ville : le Service des loisirs et de la culture, le Service des travaux publics et le Service du développement et de l'aménagement du territoire (maintenant le Service de l'aménagement du territoire);
- Un atelier participatif ouvert au grand public pour la révision du plan d'urbanisme où les participants étaient regroupés en tables rondes autoanimées pour discuter des forces et faiblesses de l'aménagement du territoire ainsi que du scénario idéal pour le développement à venir et des stratégies pour y parvenir;
- Un atelier participatif ouvert au grand public pour la révision du PPU du quartier de la Gare, en lien avec l'arrivée de l'Hôpital de Vaudreuil-Soulanges. Regroupés en tables rondes animées par des professionnels de l'aménagement, les participants ont identifié et spatialisé des gestes à poser pour créer un véritable milieu de vie complet et à échelle humaine dans le quartier de la Gare. L'articulation entre ce secteur et le Pôle santé a également été discutée.



18 septembre 2019, 1<sup>er</sup> et 15 octobre 2019

### SERVICES MUNICIPAUX

17 octobre 2019

### ÉTABLISSEMENTS SCOLAIRES

### PARTENAIRES DU MILIEU

### GRAND PUBLIC

Révision du plan d'urbanisme

21 novembre 2019

### GRAND PUBLIC

Révision du PPU quartier de la Gare

# 1. MISE EN CONTEXTE

## 1.3 DÉMARCHE PARTICIPATIVE

### FAITS SAILLANTS

Plusieurs préoccupations, besoins, idées et recommandations ont émergé à la lumière des discussions avec les élèves des établissements scolaires, les partenaires du milieu, les représentants des services municipaux et le grand public.

L'analyse exhaustive des résultats de la démarche participative est exposée dans un rapport de consultation. Les dix faits saillants sont les suivants :

#### 01

Reconfigurer et bonifier le **réseau routier** dans une perspective de planification globale de la circulation, de manière à répondre aux enjeux démographiques et d'assurer une connectivité des lieux, notamment en prévision d'un accroissement de l'achalandage avec l'arrivée de l'Hôpital de Vaudreuil-Soulanges et du redéveloppement du quartier de la Gare. Ainsi, une réflexion approfondie avec l'ensemble des partenaires aura pour mission d'identifier de nouveaux liens dans la trame viaire existante, d'adapter la signalisation routière et d'optimiser les déplacements inter et intramunicipaux.

#### 02

Assurer une desserte en **transport collectif** efficace à l'ensemble de la Ville qui facilite les déplacements quotidiens entre les secteurs résidentiels, les pôles de destination et autres lieux d'intérêts (par exemple le pôle municipal), surtout en dehors des heures de pointe.

#### 03

Offrir un environnement urbain propice aux **déplacements actifs** grâce à l'implantation de mesures d'apaisement de circulation (par exemple des tunnels ou passerelles pour franchir les voies ferrées, des saillies de trottoirs, etc.), au déploiement d'un réseau cyclable utilitaire et à la promotion de l'accessibilité universelle.

#### 04

Promouvoir la **mixité des usages** à l'échelle du cadre bâti (par exemple avec des commerces au rez-de-chaussée d'immeubles résidentiels) et privilégier une **diversification de l'offre résidentielle** pour répondre aux besoins de toute la population, en offrant un accompagnement étroit aux promoteurs privés et des incitatifs financiers pour favoriser l'inclusion de logements abordables et sociaux dans les nouveaux projets résidentiels.

#### 05

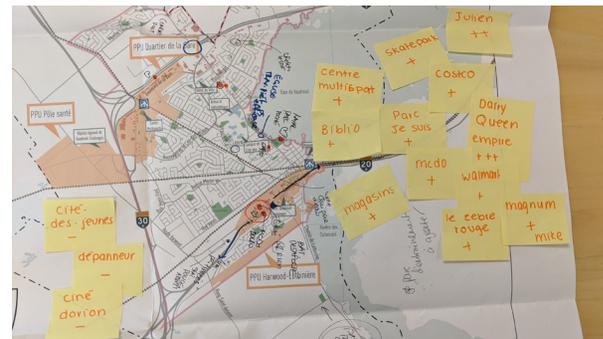
Se doter d'une image et d'une signature visuelle distinctive qui permet de positionner le quartier de la Gare comme un **pôle de destination** commercial régional, de redéfinir l'identité du secteur Harwood-De Lotbinière, en plus de faire rayonner les équipements culturels à caractère public (par exemple une salle de spectacle) en complémentarité avec les autres fonctions urbaines présentes à Vaudreuil-Dorion.



Exercice de cartes mentales de la ville rêvée avec les élèves de l'école primaire Brind'Amour  
Source : Provencher\_Roy, 2019



Atelier participatif avec les élèves de l'école secondaire de la Cité-des-Jeunes  
Source : Provencher\_Roy, 2019



Atelier de cartographie participative avec les élèves de l'école secondaire de la Cité-des-Jeunes  
Source : Provencher\_Roy, 2019

# 1. MISE EN CONTEXTE

## 1.3 DÉMARCHE PARTICIPATIVE

### 06

Développer un **réseau d'espaces publics et d'espaces verts** qui répond aux besoins de l'ensemble de la population, grâce à des interventions ciblées dans les domaines publics et privés, par exemple en aménageant des espaces de socialisation pour les jeunes, des parcs d'entraînement pour adultes, des rues piétonnes commerciales, des ruelles vertes, des corridors piétonniers ou encore en privilégiant des stationnements souterrains, afin de créer un environnement favorable aux saines habitudes de vie.

### 07

Protéger et assurer la conservation des **espaces naturels** existants dans une optique de maintien de la biodiversité en milieu urbain et de diminution des îlots de chaleur grâce à l'adoption de nouvelles stratégies réglementaires intégrant des critères environnementaux plus exigeants.

### 08

Accroître l'**accessibilité des berges** grâce à un réseau de liens actifs qui participe à la mise en valeur et l'attractivité de cet attrait paysager exceptionnel au fort potentiel récréotouristique. Ceux-ci seront clairement identifiés par une signalisation distinctive et à l'image de la ville de Vaudreuil-Dorion.

### 09

Stimuler la **création d'emplois** par le développement de nouveaux pôles économiques, par l'émergence de secteurs d'emplois complémentaires aux activités économiques déjà présentes sur le territoire et par la mise à profit de synergies entre les différents usages en vue d'assurer une rétention de la main-d'œuvre locale (ex. : tirer profit de l'arrivée de l'hôpital pour attirer des entreprises issues du domaine de la santé).

### 10

Consolider la **qualité des milieux de vie** et l'échelle humaine des quartiers en misant sur des espaces publics sains, vivants et de qualité, en offrant une gamme de logements, d'équipements et de services qui répondent adéquatement aux besoins de la communauté ainsi qu'en stimulant l'émergence d'un esprit de voisinage.



Mot du maire Guy Pilon lors de l'atelier participatif grand public pour la révision du plan d'urbanisme  
Source : Christian Gonzalez, 2019



Atelier participatif grand public pour la révision du plan d'urbanisme  
Source : Christian Gonzalez, 2019



Atelier participatif grand public pour la révision du PPU du quartier de la Gare en lien avec le Pôle santé  
Source : Christian Gonzalez, 2019

# 1. MISE EN CONTEXTE

## 1.4 PRINCIPAUX ENJEUX TERRITORIAUX

La réalisation du diagnostic a constitué le point de départ de la démarche de planification mettant en lumière les composantes territoriales, ses forces, ses faiblesses ainsi que des contraintes et des potentiels à son développement. Un dossier urbain, en référence, présente de manière exhaustive l'analyse du territoire.

Les principaux enjeux d'aménagement en résultant sont les suivants :



### MILIEUX DE VIE

- Caractère distinct des quartiers historiques;
- Offre déficitaire de logements sociaux et abordables;
- Quartiers majoritairement monofonctionnels, unifamiliaux de basse densité et presque entièrement construits, laissant peu de terrains vacants pour la construction, mais plusieurs terrains et sites à redévelopper et à requalifier à travers le périmètre urbain, notamment le long des principales artères et au sein des aires TOD;
- Quartiers résidentiels enclavés par leur trame viaire refermée sur elle-même et par la présence d'infrastructures routières et/ou ferroviaires, limitant l'accès à certains équipements collectifs;
- Pluralité d'équipements collectifs et services publics, bien que l'offre ne suffise plus à la demande;
- Arrivée de plusieurs équipements collectifs d'importance (Hôpital de Vaudreuil-Soulanges, pôle municipal, nouvelle école secondaire);
- Risque d'inondations aux abords des cours d'eau;
- Capacité des infrastructures municipales existantes, dans certains secteurs de la Ville qui pourrait venir limiter l'acceptation de certains projets dans investissement majeurs.



### ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES

- Pôle commercial régional attractif et compétitif;
- Revitalisation commerciale du secteur Harwood-De Lotbinière en cours;
- Avenue Saint-Charles, artère commerciale distinctive par ses qualités patrimoniales et dotée de potentiels aux plans urbanistiques et paysagers;
- Potentiel de requalification au sein des dessertes commerciales où le tissu urbain est déstructuré, de faible qualité paysagère et où la place de l'automobile prédomine au détriment des modes de déplacements actifs;
- Absence d'une offre de services et de commerces de proximité dans plusieurs quartiers résidentiels centraux;
- Localisation stratégique par rapport aux réseaux de transport routier et ferroviaire, ce qui appuie l'essor du secteur de la logistique et l'émergence de nouveaux secteurs d'activités industrielles;
- Peu d'espaces disponibles pour de nouvelles activités industrielles et des terrains qui ne sont pas mis en valeur et utilisés à leur plein potentiel;
- Problématique de rétention de la main-d'œuvre locale qui s'avère principalement captée par les pôles d'emplois de Montréal, s'expliquant par une partie de la population scolarisée qui retrouve relativement peu d'opportunités d'emploi du secteur tertiaire;
- Gestion des interfaces entre les entreprises générant des nuisances et les milieux sensibles;
- Territoire agricole reposant sur des terres fertiles, mais qui compte une forte proportion de terres agricoles non exploitées ou en friche.

# 1. MISE EN CONTEXTE

## 1.4 PRINCIPAUX ENJEUX TERRITORIAUX



### PARCS ET ESPACES VERTS

- Répartition homogène de parcs de quartier et de voisinage sur le territoire, mais déficit de parcs de grande superficie;
- Absence de mise en réseau écologique des parcs et espaces verts;
- Carence du couvert végétal dans les nouveaux ensembles résidentiels, au sein des dessertes commerciales et des parcs industriels et présences d'aménagements extérieurs générateurs d'îlots de chaleur, tels que les stationnements de surface;
- Patrimoine arboricole par la canopée mature dans le noyau villageois du secteur Dorion et le quartier Dorion-Gardens;
- Espaces boisés et milieux humides à mettre en valeur pour compléter l'offre en espaces verts;
- Accessibilité limitée des berges au grand public et potentiel de bonification;
- Présence de bois et corridors forestiers métropolitains;
- Protection de la zone agricole permanente.



### MOBILITÉ

- Porte d'entrée de la région accessible par différents modes de transport;
- Lieu de transit qui entraîne une congestion routière importante généralisée à l'ensemble du réseau autoroutier et aux artères desservant l'axe nord-sud durant les périodes de pointe;
- Nombreuses barrières physiques qui nuisent aux liaisons nord-sud, dans la ville;
- Bonne desserte en transport collectif (sauf en dehors des heures de pointe) grâce à un réseau de dix lignes d'autobus et deux gares ferroviaires qui favorisent l'intermodalité;
- Réseau cyclable globalement sécuritaire, mais discontinu à plusieurs endroits;
- Carence en aménagements propices aux déplacements actifs, malgré trois circuits piétonniers entre certains quartiers;
- Nombreuses infrastructures inadéquates en matière d'accessibilité universelle.



### PATRIMOINE, RÉCRÉOTOURISME ET COMMUNAUTÉ

- Préservation de la grande richesse du patrimoine bâti;
- Potentiel de développement d'une offre récréotouristique, notamment axée sur l'accès aux plans d'eau;
- Absence d'espace d'envergure pour accueillir et permettre la tenue d'activités récréotouristiques d'importance;
- Plusieurs édifices d'intérêt patrimonial mis au service de la communauté;
- Multiplication des initiatives en art public.

02

**VISION ET ORIENTATIONS**

## 2. VISION ET ORIENTATIONS

### 2.1 ÉNONCÉ DE VISION

L'énoncé de vision du plan d'urbanisme indique la ligne directrice du changement souhaité pour la Ville pour la prochaine décennie. Elle tire ses assises du Plan d'urbanisme précédemment élaboré, des enjeux d'aménagements soulevés dans le dossier urbain et des préoccupations et aspirations mentionnées par les citoyens dans le cadre de la démarche participative. La vision se décline en six idées maîtresses.

### ÉNONCÉ DE VISION

Face à un périmètre d'urbanisation qui atteint progressivement son point de saturation, la Ville de Vaudreuil-Dorion tire profit d'une approche exemplaire de développement durable pour **consolider, requalifier et redévelopper son territoire**.

En faisant **rayonner ses composantes identitaires et les forces de son territoire**, tel que sa diversité sociale et culturelle, ses attraits naturels, sa riche histoire et son dynamisme économique, elle **rehausse la qualité et la vitalité de ses milieux de vie et son pouvoir d'attractivité**.

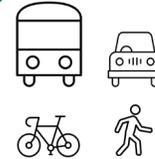
Ainsi, grâce à son dynamisme économique, culturel et social, la Ville de Vaudreuil-Dorion s'affirme en 2030, comme une **centralité régionale incontournable de l'ouest du Québec**.

### SIX IDÉES MAÎTRESSES

Une planification territoriale axée sur la complémentarité et l'articulation entre les différentes composantes urbaines et environnementales, la connectivité des milieux de vie, l'essor du centre-ville et l'optimisation de l'utilisation du sol



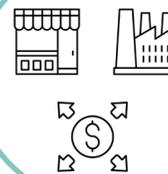
Un carrefour de mobilité stratégique où les différents réseaux de transport convergent et se connectent, assurant avec aisance et efficacité tous les types de déplacements



Un cadre de vie sain et inclusif, qui répond aux besoins de la collectivité et favorise l'épanouissement de chacun



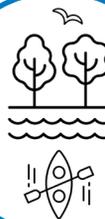
Un environnement économique attractif et compétitif, qui tire profit des projets structurants en cours et du génie local pour prospérer



Une communauté vibrante qui repose sur des points d'ancrage identitaires animés par la diversité culturelle et sociale



Un territoire qui célèbre et préserve son patrimoine naturel et bâti, ses paysages identitaires et son potentiel récréotouristique



## 2. VISION ET ORIENTATIONS

### 2.2 ORIENTATIONS ET OBJECTIFS

L'énoncé de vision se traduit en grandes orientations qui forment le cadre de la prise de décision municipale en matière d'aménagement du territoire au cours des prochaines années.

Des orientations découlent des objectifs vers lesquels tendre afin de mettre en œuvre la vision urbanistique.

Les intentions sont exprimées schématiquement et spatialisées au concept d'organisation spatiale (figure 2).

### CINQ ORIENTATIONS

- 1 Soutenir la consolidation et l'articulation des pôles d'activités selon un modèle écoresponsable tout en développant un environnement économique attractif et compétitif
- 2 Bonifier la qualité des milieux de vie dans une perspective de santé, de développement durable et d'inclusion sociale
- 3 Promouvoir une mobilité durable, multimodale, accessible et sécuritaire à l'ensemble du territoire
- 4 Compléter la trame verte et bleue sur le territoire en assurant la protection des milieux naturels et agricoles
- 5 Faire rayonner la culture et la vocation récréotouristique afin de renforcer le sentiment d'appartenance



Source : Christian Gonzalez, 2019 et Ville de Vaudreuil-Dorion

## 2. VISION ET ORIENTATIONS

### 2.2 ORIENTATIONS ET OBJECTIFS

#### ORIENTATION 1 – VITALITÉ TERRITORIALE ET DYNAMISME ÉCONOMIQUE

##### **Soutenir la consolidation et l'articulation des pôles d'activités selon un modèle écoresponsable tout en développant un environnement économique attractif et compétitif**

Cette orientation du plan d'urbanisme vise à inscrire la Ville de Vaudreuil-Dorion dans une nouvelle phase d'urbanisation davantage axée sur la densification, la consolidation et la requalification de son territoire. Alors que les terrains vacants se font de plus en plus rares, il apparaît essentiel de miser sur une utilisation optimale du sol et des infrastructures pour, non seulement, limiter l'étalement urbain, mais également pour assurer la qualité de vie des générations actuelles et à venir. La Ville s'engage donc à poursuivre l'encadrement de la croissance urbaine à l'intérieur des limites de son périmètre urbain, notamment dans les aires TOD où l'accès au transport collectif est le plus grand.

De plus, forte de son dynamisme économique marqué par la diversité de ses activités industrielles, commerciales et agricoles, la Ville de Vaudreuil-Dorion renforce les centralités qui la composent (parcs industriels, dessertes commerciales, pôles d'emplois ou communautaires, etc.). Les pôles d'emploi renforcent leur rayonnement par des mesures visant la bonification de l'environnement de travail. L'objectif étant d'attirer des entreprises à plus-value, susceptibles de retenir la main-d'œuvre qualifiée déjà établie à Vaudreuil-Dorion. De plus, par souci de cohérence territoriale, la multipolarité des activités se précise alors que les différents pôles d'activités voient leur vocation se distinguer afin de maximiser leur complémentarité, leur attractivité et leur compétitivité avec la région de Montréal. L'arrivée de l'Hôpital de Vaudreuil-Soulanges et du Pôle municipal constituent des opportunités pour insuffler un renouveau dans la dynamique territoriale et stimuler l'émergence de nouveaux secteurs d'activités économiques. À cet égard, le quartier de la Gare se révèle comme le centre-ville en devenir : un lieu de convergence animé qui incarne l'identité locale. L'ensemble des mesures visent à asseoir le rôle de centralité régionale de la Ville de Vaudreuil-Dorion où il est possible d'habiter, de travailler, de se divertir et de s'éduquer.

##### **Objectifs d'aménagement :**

- 1.1. Optimiser l'utilisation du sol par le redéveloppement des terrains sous-occupés et axer la croissance dans le périmètre d'urbanisation, particulièrement les aires TOD des gares de train de banlieue Vaudreuil et Dorion;
- 1.2. Stimuler l'essor du quartier de la Gare comme centre-ville;
- 1.3. Améliorer la cohabitation entre les activités génératrices de nuisances et les usages sensibles;
- 1.4. Accroître l'attractivité et la compétitivité des pôles d'emplois avec la région de Montréal et bonifier l'environnement de travail;
- 1.5. Stimuler l'emploi local et la complémentarité des pôles d'emplois;
- 1.6. Consolider l'attractivité et le rayonnement de l'armature commerciale;
- 1.7. Soutenir la pérennité et la vitalité de l'activité agricole dans la zone agricole permanente;
- 1.8. Promouvoir la Ville comme étant le centre administratif régional.



Vue aérienne du quartier de la Gare, le centre-ville de Vaudreuil-Dorion

Source : Mario Faubert



Activité commerciale dynamique sur l'avenue Saint-Charles

Source : Christian Gonzalez, 2019



Complexe Hoffmann-La Roche, un pôle d'emploi en devenir

Source : Provencher\_Roy, 2019

## 2. VISION ET ORIENTATIONS

### 2.2 ORIENTATIONS ET OBJECTIFS

#### ORIENTATION 2 – MILIEUX DE VIE

### Bonifier la qualité des milieux de vie dans une perspective de santé, de développement durable et d'inclusion sociale

Reconnue pour la qualité de ses milieux de vie et son offre en parcs et équipements collectifs, la Ville réitère sa volonté d'offrir à ses résidents un cadre accueillant, équitable, sain où chaque individu peut s'épanouir. Les quartiers existants font l'objet de plusieurs mesures pour assurer la contribution bénéfique et l'insertion harmonieuse des projets de développement, redéveloppement ou requalification à la qualité de vie. De plus, les noyaux fondateurs, ceux de Vaudreuil et de Dorion, sont conservés pour assurer que l'héritage du passé qu'ils constituent persiste dans le temps.

Par une série de mesures, la Ville s'engage à améliorer l'accès et à diversifier son parc immobilier et son offre en équipements et services qui répondra aux besoins évolutifs de la population. À cet égard, la Ville vise à rendre les milieux de vie plus complets en les dotant de tous les services de proximité nécessaires par le renforcement des noyaux communautaires existants. La consolidation des milieux de vie se reflète aussi dans la promotion de saines habitudes de vie et la multiplication d'initiatives d'agriculture urbaine, qui stimule l'esprit de voisinage. Soucieuse de la sécurité et du bien-être de ses résidents, la Ville réduit la vulnérabilité de certains milieux face aux risques naturels, soit les zones exposées aux glissements de terrain et les zones inondables, ainsi que relativement aux nuisances anthropiques, soit les infrastructures routières majeures et ferroviaires.

#### Objectifs d'aménagement :

- 2.1. Consolider les cœurs de quartiers existants (où se trouvent les établissements scolaires, équipements récréatifs, etc.) comme points d'ancrage communautaires;
- 2.2. Appuyer l'entretien et la rénovation du cadre bâti du Vieux-Vaudreuil et Vieux-Dorion;
- 2.3. Assurer l'insertion harmonieuse des nouveaux bâtiments aux quartiers existants;
- 2.4. Promouvoir des pratiques d'aménagement et de construction durables et innovantes pour les futurs développements;
- 2.5. Améliorer l'accès au logement aux ménages à revenus faibles ou modestes;
- 2.6. Encadrer et atténuer les contraintes naturelles et anthropiques dans l'aménagement du territoire;
- 2.7. Offrir un éventail d'installations publiques adaptées aux besoins de la population;
- 2.8. Favoriser et promouvoir une agriculture urbaine.



Jardins communautaires favorisant une agriculture urbaine accessible et saine  
Source : Christian Gonzalez, 2019



Installations sportives et récréatives adaptées à différents groupes de la population  
Source : Ville de Vaudreuil-Dorion



Cadre bâti doté d'une valeur patrimoniale à entretenir et protéger  
Source : Ville de Vaudreuil-Dorion

## 2. VISION ET ORIENTATIONS

### 2.2 ORIENTATIONS ET OBJECTIFS

#### ORIENTATION 3 — MOBILITÉ DURABLE

### Promouvoir une mobilité durable, multimodale, accessible et sécuritaire a l'ensemble du territoire

La Ville de Vaudreuil-Dorion offre une place grandissante aux modes de déplacements alternatifs à l'auto solo, dans une perspective de développement durable visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre sur son territoire. Au regard des enjeux de perméabilité du réseau routier, elle aspire à remailler la trame de rue en vue de fluidifier la circulation et améliorer les conditions de déplacements, notamment dans l'axe nord-sud. De plus, la Ville cherche à rendre le transport collectif plus structurant et attractif sur son territoire en évaluant diverses stratégies telles que l'augmentation de la fréquence du transport collectif en dehors des heures de pointe et la diversification des services de transport (autopartage, vélopartage, etc.).

Elle s'engage également à accroître l'accessibilité et la connectivité entre les différents pôles d'activités de la ville en transport collectif et actif, en misant sur l'interconnexion des réseaux. Afin de favoriser l'utilisation de ces moyens de transport et d'assurer la sécurité des déplacements, la Ville entend revoir son approche afin d'octroyer davantage d'espaces aux utilisateurs du transport collectif et actif dans l'espace public. Alors que les stationnements de surface sont omniprésents dans le paysage urbain de Vaudreuil-Dorion, leur requalification, dans une optique d'optimisation de l'utilisation du sol, s'inscrit dans cette même orientation.

#### Objectifs d'aménagement :

- 3.1. Déployer un réseau étendu de transport actif utilitaire et structurant;
- 3.2. Améliorer la fluidité et la convivialité des déplacements à travers la ville;
- 3.3. Bonifier l'offre en transport collectif et alternatif à l'auto solo;
- 3.4. Repenser le partage de l'espace entre les usagers du transport;
- 3.5. Optimiser l'utilisation des stationnements de surface.



Infrastructures favorisant les déplacements actifs récréatifs et utilitaires

Source : Ville de Vaudreuil-Dorion



Train de banlieue à la gare Vaudreuil, un pôle de mobilité structurant

Source : Ville de Vaudreuil-Dorion



Stationnements de surface à optimiser

Source : Christian Gonzalez, 2019

## 2. VISION ET ORIENTATIONS

### 2.2 ORIENTATIONS ET OBJECTIFS

#### ORIENTATION 4 – ENVIRONNEMENT ET PAYSAGES

##### Compléter la trame verte et bleue sur le territoire en assurant la protection des milieux naturels et agricoles

Cette orientation vise à préserver le contact privilégié avec les composantes naturelles et les paysages identitaires caractérisant la Ville de Vaudreuil-Dorion. Elle embrasse son caractère quasi insulaire et l'accès aux berges par le déploiement d'une trame verte et bleue, longeant les rives de la rivière des Outaouais, de la baie de Vaudreuil et du lac des Deux Montagnes, pour s'insérer dans la ville par la mise en valeur de la rivière Quinchien. Cette mise en réseau des parcs et espaces verts s'intègre à un réseau récréatif qui fait rayonner la Ville. La Ville reconnaît aussi la contribution des paysages à l'attractivité du territoire et à la qualité de vie de ses citoyens. Les paysages exceptionnels sur les plans d'eau, les boisés urbains et naturels et la zone agricole forment alors une mosaïque naturelle et emblématique qui participe au renforcement de l'identité vaudreuilloise-dorionnaise.

De plus, dans le cadre de cette orientation, la Ville vise à atteindre un équilibre harmonieux entre les milieux naturels et bâtis en accordant une plus forte importance à la préservation et la consolidation des milieux naturels ou d'intérêt écologique. Par ailleurs, la Ville s'engage à réduire l'empreinte de ses activités urbaines par la mise en application d'une gamme de mesures visant la gestion des eaux, la consommation énergétique des bâtiments et le verdissement dans une perspective de lutte aux îlots de chaleurs.

##### Objectifs d'aménagement :

- 4.1. Améliorer l'accès et mettre en valeur les berges de la rivière des Outaouais, de la baie de Vaudreuil, du lac des Deux Montagnes et de la rivière Quinchien;
- 4.2. Augmenter la superficie de couvert végétal et la plantation d'arbres en milieu urbain;
- 4.3. Créer un réseau écologique de parcs et espaces verts misant sur la connectivité et la biodiversité;
- 4.4. Assurer une gestion durable des eaux pluviales afin de réduire les risques d'inondation;
- 4.5. Assurer une gestion durable de l'eau potable.



Paysage agricole à valoriser

Source : Ville de Vaudreuil-Dorion



Biodiversité à préserver

Source : Ville de Vaudreuil-Dorion



Accès aux berges à améliorer par le déploiement d'une trame verte et bleue

Source : Ville de Vaudreuil-Dorion

## 2. VISION ET ORIENTATIONS

### 2.2 ORIENTATIONS ET OBJECTIFS

#### ORIENTATION 5 — CULTURE ET PATRIMOINE

##### Faire rayonner la culture et la vocation récréotouristique afin de renforcer le sentiment d'appartenance

Forte de sa diversité culturelle, la communauté vaudreuilloise-dorionnaise cultive un sentiment d'appartenance renforcé par la reconnaissance et la mise en valeur de ses composantes identitaires. La Ville de Vaudreuil-Dorion dispose d'une riche histoire qui se découvre à travers son patrimoine bâti et archéologique. Elle souhaite assurer la pérennité de cet héritage ainsi que sa contribution au rayonnement de Vaudreuil-Dorion en adoptant une approche innovante qui intègre activement le patrimoine aux sphères identitaires, culturelles, économiques, touristiques et sociales. L'objectif étant de faire connaître davantage ces vecteurs d'identité locale et d'en faire des points d'ancrage contemporains pour la collectivité.

De plus, cette orientation vise à exploiter la diversité des attraits du territoire et révéler son potentiel de destination récréotouristique à l'échelle régionale. L'affirmation d'une identité vaudreuilloise-dorionnaise s'appuie sur la diversité sociale et culturelle comme source de richesse. La Ville s'engage à soutenir l'expression artistique et culturelle, notamment en multipliant les lieux de convergence communautaire ainsi que les occasions de rencontre et de partage, en vue de renforcer la cohésion sociale. Ainsi, dans le cadre de cette orientation, la Ville souhaite tendre vers l'établissement d'une collectivité fière, solidaire et mobilisée.

#### Objectifs d'aménagement :

- 5.1. Soutenir la préservation et l'animation du patrimoine bâti et archéologique;
- 5.2. Faire valoir Vaudreuil-Dorion comme une destination récréotouristique à l'échelle régionale;
- 5.3. Appuyer l'expression artistique et culturelle dans l'espace public;
- 5.4. Promouvoir le sentiment d'appartenance à la Ville.



Maison Félix-Leclerc, un bâtiment patrimonial contribuant au dynamisme local  
Source : Ville de Vaudreuil-Dorion



Potentiel récréotouristique lié à l'accès aux plans d'eau à développer  
Source : Ville de Vaudreuil-Dorion



Richesse culturelle et artistique à célébrer et promouvoir  
Source : Pascale Lévesque

## 2. VISION ET ORIENTATIONS

### 2.3 CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE

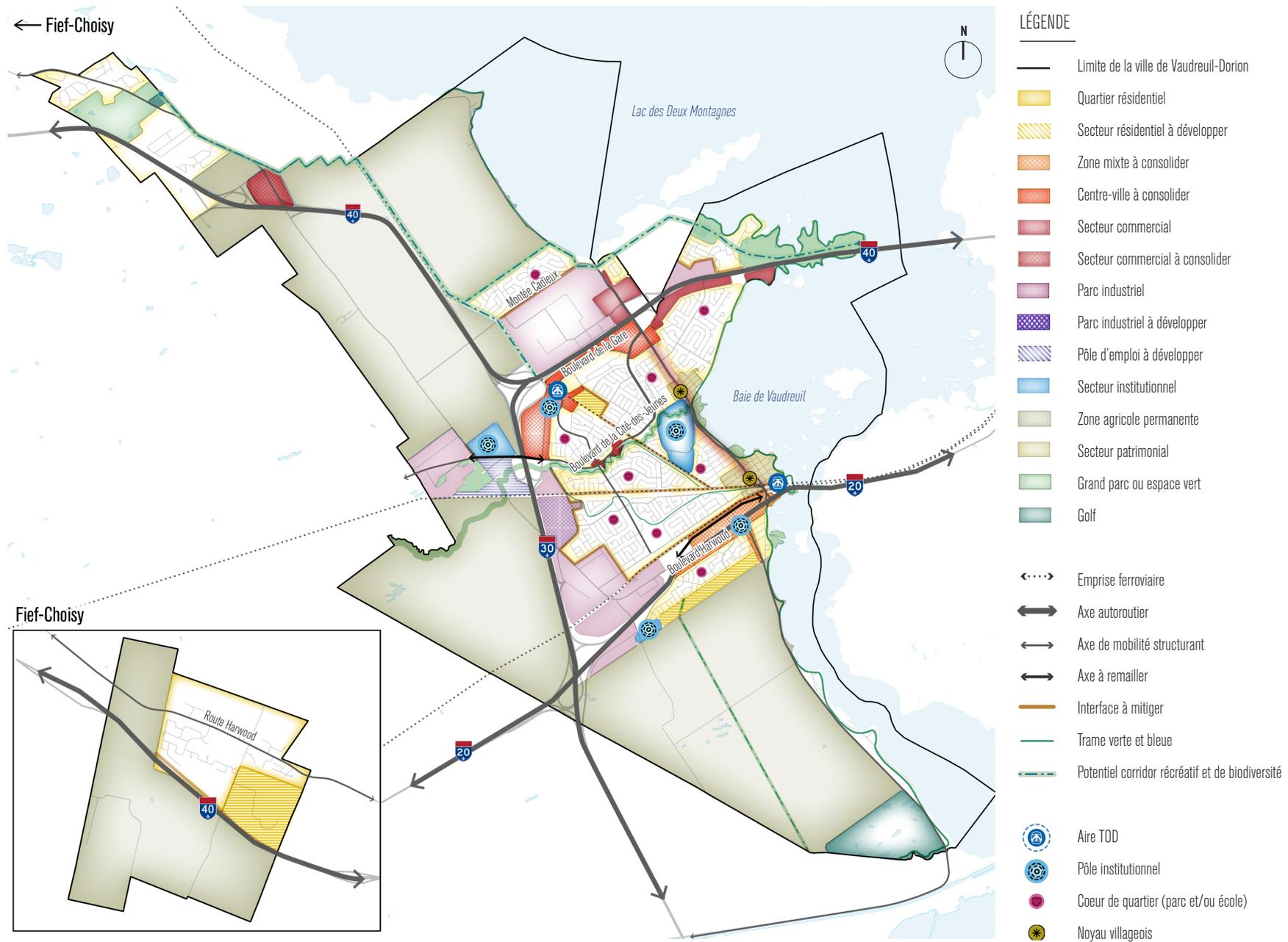


Fig. 2. Concept d'organisation spatiale

03

**MISE EN ŒUVRE**

## 3. MISE EN ŒUVRE

### 3.1 PLAN D'ACTION

Les différentes orientations et objectifs d'aménagement se déclinent en une série de stratégies exposées dans le plan d'action. Celles-ci expriment les interventions à mettre en œuvre dans la prochaine décennie pour tendre activement vers la réalisation de la vision urbanistique de Vaudreuil-Dorion.

Le plan d'action identifie les outils de mise en œuvre privilégiés selon les interventions. Celles-ci sont présentées selon une échelle temporaire à court, moyen ou long terme.



**En continu**  
ou selon les  
opportunités



**Court terme**  
(0-4 ans)



**Moyen terme**  
(4-8 ans)



**Long terme**  
(8 ans et plus)

Les outils de mise en œuvre se répartissent selon la nature des interventions :

- Planification : établir les priorités d'interventions sectorielles (ex. : transport, logement, parcs et espaces verts, infrastructures, équipements collectifs, investissements publics, etc.);
- Réglementation : encadrer l'usage des bâtiments et des terrains ainsi que les constructions par des règles, normes et critères d'évaluation;
- Intervention : appuyer directement la construction, l'entretien ou l'administration d'équipements, d'infrastructures ou de services publics et stimuler la construction, la rénovation et l'aménagement du domaine privé;
- Financement et maîtrise foncière : créer des fonds, des réserves foncières ou financières, des ententes pour les investissements à venir ou exiger des redevances au promoteur.

La section suivante présente les nouveaux outils de mise en œuvre présentés au plan d'action ainsi que la nature des modifications à apporter aux principaux outils existants.

#### OUTILS DE PLANIFICATION

##### Inventaires des immeubles sous-utilisés

- Recenser les terrains propices à un redéveloppement ou une requalification, les terrains industriels et commerciaux sous-utilisés ainsi que les terrains agricoles inexploités en vue de cibler territorialement les interventions visant à consolider l'utilisation du sol au sein du périmètre urbain et à soutenir la vitalité de la zone agricole.

##### Politique du logement

- Approfondir la connaissance des besoins, des défis et des opportunités en matière d'habitation et, à la lumière des constats, formuler des orientations, des objectifs et des stratégies prioritaires visant l'atteinte de ceux-ci. Une telle politique permet, entre autres, de définir les outils adaptés aux enjeux locaux parmi la gamme d'outils disponibles au développement du logement abordable. Par exemple, elle pourrait mener à l'adoption de dispositions normatives visant l'inclusion de logement social, abordable et/ou familial au sein de nouvelles constructions ou encore une stratégie d'inclusion.

##### Plan directeur des parcs et espaces verts

- Actualiser le plan au fil des interventions;
- Bonifier le plan afin d'y inclure un chapitre relatif aux équipements communautaires et culturels existants et projetés (ex. : bibliothèques, centre aquatique, etc.). L'inclusion de ces nouveaux équipements au plan est à envisager puisque plusieurs synergies peuvent être créées entre ces derniers et les parcs, les espaces verts, les installations sportives, récréatives et les initiatives d'art public qu'on y retrouve. Par un inventaire des équipements, ainsi qu'une analyse de leur desserte, cet outil permet d'anticiper les besoins de la population et planifier les interventions à poser.

##### Programme quinquennal d'immobilisation (PQI)

- Prévoir dans la programmation des dépenses en immobilisations les investissements à réaliser en matière d'aménagement sur le domaine public visant la création de nouveaux espaces publics, d'installations ou équipements collectifs, d'infrastructures et/ou de logements abordables ainsi que les investissements favorisant la mobilité durable, l'accessibilité universelle, l'accès aux berges, le verdissement, l'expression artistique et l'intégration de mobilier urbain.

##### Politique et stratégie environnementale

- Se doter d'orientations, d'objectifs et définir les stratégies appropriées visant à protéger les arbres existants, bonifier le couvert végétal, réduire l'effet d'îlot de chaleur urbain et diversifier les infrastructures vertes sur le territoire.

## 3. MISE EN ŒUVRE

### 3.1 PLAN D'ACTION

#### OUTILS DE RÉGLEMENTATION

##### Règlement de zonage

- Autoriser la mixité fonctionnelle dans certaines zones du quartier de la Gare, plus particulièrement celles adjacentes au boulevard de la Gare;
- Autoriser les usages de la classe institutionnelle et administrative à l'intérieur des zones comprises dans les aires TOD des gares Vaudreuil et Dorion;
- Bonifier les dispositions normatives en matière d'aménagement et de construction durables, écologiques et écoénergétiques;
- Réviser les usages autorisés à proximité de l'Hôpital régional de Vaudreuil-Soulanges pour stimuler l'implantation de créneaux économiques complémentaires;
- Favoriser l'enfouissement ou l'étagement des aires de stationnement de grande dimension pour les nouveaux projets résidentiels de haute densité;
- Autoriser la mutualisation des aires de stationnement d'établissements dont les usages sont complémentaires, notamment dans les aires TOD des gares Vaudreuil et Dorion;
- Bonifier les normes d'aménagement des aires de stationnement de grande dimension au profit de mesures favorisant la mobilité durable, le verdissement et la gestion écologique des eaux pluviales;
- Bonifier les dispositions normatives en matière de verdissement;
- Bonifier les dispositions normatives encadrant la protection des boisés et corridors forestiers métropolitains, des écosystèmes d'intérêt et des milieux de conservation prioritaires;

- Réviser les ratios de stationnement de façon à imposer des plafonds afin de dégager des espaces densifiables;
- Envisager la perte de droits acquis relativement à l'affichage dans certains secteurs de requalification;
- Régir certaines activités liées à des usages qui sont contraignants et nuisibles.

##### Règlement sur les usages conditionnels

- Autoriser la mixité fonctionnelle dans certaines zones du quartier de la Gare, plus particulièrement celles adjacentes au boulevard de la Gare ;
- Autoriser, sous conditions, des usages à caractère public et institutionnel et/ou des commerces de quartier dans les zones à proximité des écoles et des parcs;
- Autoriser, sous conditions, une réduction du nombre de cases de stationnement requises pour les entreprises ou organismes adoptant des mesures incitatives au transport collectif et actif.

##### Règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA)

- Encadrer l'implantation et l'intégration des projets de plus forte densité résidentielle et les projets mixtes au sein des aires TOD des gares Vaudreuil et Dorion;
- Encadrer l'implantation et l'intégration des aires de stationnement de grande dimension;
- Bonifier les dispositions discrétionnaires en matière d'aménagement et de construction durables, écologiques et écoénergétiques;
- Encadrer l'affichage commercial des différentes dessertes commerciales afin de tendre vers une unité visuelle;

- Favoriser l'implantation de mesures d'agriculture urbaine au sein des nouveaux ensembles résidentiels de moyenne et forte densité;
- Bonifier les dispositions discrétionnaires encadrant la protection des boisés et corridors forestiers métropolitains, des écosystèmes d'intérêt et des milieux de conservation prioritaires de façon à définir des corridors de biodiversité.

##### Règlement de construction

- Bonifier les dispositions normatives en matière de construction durable, écologique et écoénergétique.

##### Règlement sur la salubrité

- Évaluer l'adoption d'un règlement portant sur la salubrité dans les immeubles locatifs et les propriétés privées.

## 3. MISE EN ŒUVRE

### 3.1 PLAN D'ACTION

#### OUTILS D'INTERVENTION

##### Investissements sur le domaine public

- Aménager, réaménager et/ou entretenir des espaces publics, des installations ou équipements collectifs, des infrastructures et/ou des logements abordables.

##### Soutien administratif, logistique et financier

- Supporter diverses initiatives en matière de développement économique, de cohabitation harmonieuse entre les diverses activités territoriales, de construction durable et écologique, de logements abordables, d'initiatives citoyennes, etc. Selon les natures des interventions, le soutien municipal peut être d'ordre logistique (ex. : organisation, opération, etc.), administratif (ex. : permis et certificats, etc.) ou financier (ex. : crédit de taxes, subvention, etc.)

##### Programmes de sensibilisation aux pratiques d'aménagement recommandées

- Vulgariser et faire la promotion de pratiques d'aménagement, de construction ou environnementales innovantes, durables et prometteuses par le biais de guides, de dépliants informatifs et/ou campagnes de sensibilisation (ex. : patrouille verte).

#### OUTILS DE FINANCEMENT ET MAÎTRISE FONCIÈRE

##### Programme d'incitatifs financiers pour la rénovation d'immeubles

- Appuyer financièrement les interventions visant l'amélioration de la qualité du cadre bâti dans les limites du PPU Harwood-De Lotbinière et/ou les noyaux villageois ainsi que les interventions favorisant l'adoption de choix de rénovation écologiques, écoénergétiques et accessibles universellement;

##### Programme de subvention pour la restauration du patrimoine immobilier

- Appuyer financièrement, avec le soutien du ministère de la Culture et des Communications (MCC), les interventions visant la restauration et la préservation des bâtiments visés par un statut de protection particulier (cité, classé et identifié à l'inventaire patrimonial) en adoptant un règlement établissant un programme d'aide financière à la restauration patrimoniale;

##### Réserves foncières/Programme d'acquisition de terrain

- Acquérir, au gré des opportunités, des immeubles par gré à gré ou par expropriation, lorsque requis pour des fins de consolidation et de développement ;
- Adopter, pour le secteur problématique du chemin de l'Anse, une programmation globale visant l'acquisition d'une bande de terrain assurant la stabilité de ce secteur.

##### Règlement sur les ententes relatives aux travaux municipaux

- Poursuivre les ententes relatives aux travaux municipaux avec les promoteurs de grands projets domiciliaires afin de prévoir la prise en charge ou la participation financière de ceux-ci à la réalisation des infrastructures et équipements municipaux nécessaires au projet immobilier ;

##### Règlement sur l'assujettissement de tout permis de construction d'unités résidentielles faisant partie de la classe h3 à la conclusion d'une entente entre le demandeur et la ville en vue d'améliorer l'offre en matière de logements abordables, sociaux ou familiaux n° 1818

### 3. MISE EN ŒUVRE

#### 3.1 PLAN D'ACTION

##### ORIENTATION 1 – VITALITÉ TERRITORIALE ET DYNAMISME ÉCONOMIQUE

### Soutenir la consolidation et l'articulation des pôles d'activités selon un modèle écoresponsable tout en développant un environnement économique attractif et compétitif

OBJECTIF 1.1: Optimiser l'utilisation du sol par le redéveloppement des terrains sous-occupés et axer la croissance dans le périmètre d'urbanisation, particulièrement les aires TOD des gares de train de banlieue Vaudreuil et Dorion		
STRATÉGIES	OUTILS	ÉCHÉANCIER
Identifier les terrains adaptés à un redéveloppement ou une requalification à l'intérieur du périmètre d'urbanisation afin d'y accueillir la croissance anticipée de 7 339 ménages d'ici 2031	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Inventaire des immeubles sous-utilisés</li> <li>▪ Mesures de suivi du processus de densification des espaces vacants et à redévelopper</li> </ul>	
Développer des mesures incitatives pour le redéveloppement des terrains sous-utilisés (ex.: hausse de densité permise, diversification des usages autorisés, etc.)	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Règlements de zonage et sur les usages conditionnels</li> </ul>	
Favoriser et encadrer la mixité fonctionnelle et la réalisation de projets de plus forte densité dans les aires TOD des gares Vaudreuil et Dorion	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Règlements de zonage et sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA)</li> </ul>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Acquisition de terrain</li> </ul>	
Prioriser les aires TOD et les secteurs visés par les PPU du quartier de la Gare et du secteur Harwood - De Lotbinière pour l'accueil d'équipements collectifs de portée municipale, régionale ou d'intérêt métropolitain.	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Règlement de zonage</li> </ul>	
Favoriser un développement économique attractif et compétitif	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Règlements de zonage et sur les usages conditionnels</li> </ul>	
Analyser les demandes d'amendements réglementaires en considérant la capacité des infrastructures municipales et l'impact sur ces dernières (aqueduc, égouts, services, voirie, etc.)	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Étude de circulation</li> <li>▪ Étude sur la capacité des infrastructures</li> <li>▪ Règlement de contrôle provisoire</li> </ul>	
Réaliser une planification intermunicipale avec la Municipalité de Pointe-des-Cascades pour la portion de son périmètre d'urbanisation adjacent à l'affectation "Récréative" couvrant le secteur du terrain de golf Summerlea (assurer une intégration entre ces deux secteurs)	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Planification intermunicipale avec la Municipalité de Pointe-des-Cascades</li> </ul>	

### 3. MISE EN ŒUVRE

#### 3.1 PLAN D'ACTION

##### ORIENTATION 1 – VITALITÉ TERRITORIALE ET DYNAMISME ÉCONOMIQUE

### Soutenir la consolidation et l'articulation des pôles d'activités selon un modèle écoresponsable tout en développant un environnement économique attractif et compétitif

#### OBJECTIF 1.2: Stimuler l'essor du quartier de la Gare comme centre-ville

STRATÉGIES	OUTILS	ÉCHÉANCIER
Élaborer un programme de promotion et d'animation du centre-ville visant à le doter d'une signature distinctive (ex. : identité visuelle, programmation événementielle, etc.)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Programme quinquennal d'immobilisation (PQI)</li> <li>Concours d'architecture de paysage</li> <li>Plan directeur de la signalétique extérieure</li> </ul>	
Évaluer le potentiel de réalisation d'aménagement sur le domaine public favorisant la mobilité active, l'accessibilité universelle, le verdissement et l'intégration de mobilier urbain	<ul style="list-style-type: none"> <li>Programme quinquennal d'immobilisation (PQI)</li> </ul>	
Planifier et privilégier l'implantation des fonctions et des équipements structurants à l'intérieur du centre-ville (ex. : bibliothèque, centre de congrès, salle de spectacle, salle d'exposition, campus universitaire ou collégial satellite, etc.)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Règlements de zonage et sur les projets particuliers de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble (PPCMOI)</li> </ul>	
Assurer la mixité et la cohabitation harmonieuse des fonctions au centre-ville selon les différents secteurs d'ambiance qui le composent	<ul style="list-style-type: none"> <li>Règlements de zonage et sur les PIIA</li> </ul>	
Réduire l'omniprésence de l'automobile dans le paysage urbain en définissant des balises d'aménagement à cet égard		
Privilégier des développements immobiliers compacts présentant des milieux de vie complet de façon à contribuer à l'animation du domaine public, participer à la diversification du parc résidentiel et s'insérant harmonieusement au tissu en définissant des balises d'aménagement à cet égard	<ul style="list-style-type: none"> <li>Règlements de zonage et sur les PIIA</li> </ul>	
Favoriser l'application de principes et/ou Adopter des mesures d'aménagement et de construction durables, écologiques et éconergétiques (toits verts, verdissement, agriculture urbaine, matériaux, systèmes mécaniques, isolation, etc.)		
Relier les centralités du quartier de la Gare entre elles, ainsi qu'avec le Pôle santé, par des liens de transport actif et collectif sécuritaires et conviviaux	<ul style="list-style-type: none"> <li>Plan directeur de mobilité durable (ou simplement du réseau cyclable)</li> <li>Collaboration avec le MTQ</li> <li>Collaboration avec Exo</li> </ul>	

### 3. MISE EN ŒUVRE

#### 3.1 PLAN D'ACTION

##### ORIENTATION 1 – VITALITÉ TERRITORIALE ET DYNAMISME ÉCONOMIQUE

### Soutenir la consolidation et l'articulation des pôles d'activités selon un modèle écoresponsable tout en développant un environnement économique attractif et compétitif

OBJECTIF 1.3: Améliorer la cohabitation entre les activités génératrices de nuisances et les usages sensibles		
STRATÉGIES	OUTILS	ÉCHÉANCIER
Reconduire l'autorisation de localiser les usages générateurs de nuisances hors de la zone d'urbanisation (Parc des Artisans) et favoriser l'application des mesures de mitigation prévues par diverses mesures incitatives	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Règlement de zonage, sur les PIIA et sur les usages conditionnels</li> <li>▪ Guide d'aménagement des mesures de mitigation</li> <li>▪ Soutien administratif</li> </ul>	
Mettre à jour le réseau de camionnage	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Règlement municipal relatif à l'encadrement de la circulation des camions et des véhicules-outils dans le réseau viaire</li> </ul>	
Assurer une gestion adéquate des matières résiduelles et des matières dangereuses	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Règlement de zonage</li> </ul>	
Assurer et planifier une intégration optimale des réseaux majeurs en minimisant leur impact	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Règlements de zonage et sur les PIIA</li> <li>▪ Règlement sur les PPCMOI,</li> <li>▪ Collaboration avec le MTQ, les compagnies de télécommunication, Hydro-Québec et les compagnie de transport d'énergie</li> </ul>	
Encadrer la cohabitation en bordure du réseau routier supérieur et du réseau ferroviaire (limiter l'autorisation d'usages sensibles)	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Règlement de zonage</li> </ul>	

### 3. MISE EN ŒUVRE

#### 3.1 PLAN D'ACTION

##### ORIENTATION 1 – VITALITÉ TERRITORIALE ET DYNAMISME ÉCONOMIQUE

### Soutenir la consolidation et l'articulation des pôles d'activités selon un modèle écoresponsable tout en développant un environnement économique attractif et compétitif

#### OBJECTIF 1.4: Accroître l'attractivité et la compétitivité des pôles d'emplois avec la région de Montréal et bonifier l'environnement de travail

STRATÉGIES	OUTILS	ÉCHÉANCIER
Évaluer le potentiel de réalisation d'aménagement sur le domaine public favorisant la mobilité active, l'accessibilité universelle et le verdissement	<ul style="list-style-type: none"> <li>Études de faisabilité</li> <li>Programme quinquennal d'immobilisation (PQI)</li> </ul>	
Poursuivre l'encadrement de l'apparence et de l'entretien des bâtiments à vocation industrielle, particulièrement ceux présentant une interface avec les milieux de vie (du Plateau, Henry-Ford, Loyola-Schmidt, Norampac) et agissant comme une vitrine pour la ville (Joseph-Carrier, Dumberry, Relais du routier, Henry-Ford)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Règlement sur les PIIA</li> </ul>	
Favoriser la mise en place de mesures écologiques visant la lutte aux îlots de chaleur et la gestion des eaux pluviales	<ul style="list-style-type: none"> <li>Règlements de zonage et sur les PIIA</li> <li>Règlement relatif à la gestion des eaux pluviales</li> </ul>	
Réaliser des démarches auprès d'Exo afin d'accroître la desserte en transport collectif dans les parcs industriels	<ul style="list-style-type: none"> <li>Collaboration avec Exo</li> <li>Plan directeur de mobilité durable</li> </ul>	
Évaluer le potentiel d'élargir la gamme d'usage permis dans les parcs industriels afin de permettre des usages de services adaptés (ex. : usages commerciaux de proximité, service de garderie, gym, etc.)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Règlements de zonage et sur les usages conditionnels</li> </ul>	

#### OBJECTIF 1.5: Stimuler l'emploi local et la complémentarité des pôles d'emplois

STRATÉGIES	OUTILS	ÉCHÉANCIER
Interdire le dézonage des terrains industriels à des fins autres et préserver leur vocation de lieux d'emplois	<ul style="list-style-type: none"> <li>Règlement de zonage</li> </ul>	
Identifier les terrains industriels sous-utilisés, propices à un redéveloppement ou une requalification et en faire la promotion à des fins de mise en valeur	<ul style="list-style-type: none"> <li>Collaboration avec Développement Vaudreuil-Soulanges (DEV) et la Chambre de commerce et d'industrie de Vaudreuil-Soulanges (CCIVS)</li> <li>Inventaire des immeubles sous-utilisés</li> </ul>	
Poursuivre le soutien aux initiatives susceptibles d'attirer de nouvelles entreprises et de créer de l'emploi (ex : répertoire des locaux vacants, soutien aux entreprises)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Collaboration avec DEV et CCIVS</li> </ul>	
Réaliser une analyse sur les créneaux économiques et les grappes industrielles identifiées pour le secteur de la Montérégie complémentaires à l'arrivée de l'Hôpital et adopter un cadre normatif adapté	<ul style="list-style-type: none"> <li>Étude de marché, en collaboration avec DEV et CCIVS</li> <li>Règlement de zonage</li> </ul>	

### 3. MISE EN ŒUVRE

#### 3.1 PLAN D'ACTION

##### ORIENTATION 1 – VITALITÉ TERRITORIALE ET DYNAMISME ÉCONOMIQUE

### Soutenir la consolidation et l'articulation des pôles d'activités selon un modèle écoresponsable tout en développant un environnement économique attractif et compétitif

OBJECTIF 1.6: Consolider l'attractivité et le rayonnement de l'armature commerciale		
STRATÉGIES	OUTILS	ÉCHÉANCIER
Identifier les terrains commerciaux sous-utilisés, propices à un redéveloppement ou une requalification et en faire la promotion à des fins de mise en valeur	<ul style="list-style-type: none"> <li>Collaboration avec DEV et CCIVS</li> <li>Inventaire des immeubles sous-utilisés</li> </ul>	
Encadrer l'affichage commercial afin de stimuler l'émergence d'une image identitaire pour les différentes dessertes commerciales	<ul style="list-style-type: none"> <li>Règlement de zonage et sur les PIIA</li> <li>Guide illustré sur l'affichage commercial</li> </ul>	
Évaluer le potentiel de réaliser une charte de développement commercial ayant pour objectif d'orienter la consolidation des dessertes commerciales avec cohérence, d'assurer un équilibre entre l'offre et la demande, et de définir des stratégies pour appuyer la vitalité commerciale	<ul style="list-style-type: none"> <li>Collaboration avec DEV et CCIVS</li> </ul>	
Évaluer le potentiel de réalisation d'aménagement sur le domaine public favorisant la mobilité active, l'accessibilité universelle, le verdissement et l'intégration de mobilier urbain	<ul style="list-style-type: none"> <li>Programme quinquennal d'immobilisation (PQI)</li> </ul>	
Réaliser la planification détaillée du pôle commercial mixte à vocation locale, régionale et touristique du Centre Hudson (îlot déstructuré n°11) visant sa revitalisation et sa consolidation par la diversification des usages commerciaux permis et le maintien du caractère extensif du secteur situé à l'intérieur de la zone agricole	<ul style="list-style-type: none"> <li>Planification détaillée<sup>1</sup></li> <li>Règlements de zonage et sur les PIIA</li> </ul>	
Limitier et encadrer l'implantation des commerces de grandes surfaces le long de certains axes autoroutiers ou de mobilité structurant.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Règlement de zonage et sur les PIIA</li> </ul>	
Restreindre l'installation de panneaux-réclame, d'enseignes et d'affiches en limitant leur superficie et leur hauteur et interdire, le long du réseau routier supérieur, la régularisation de ces dernières par dérogation mineure	<ul style="list-style-type: none"> <li>Règlement de zonage et sur les PIIA</li> <li>Règlement sur les dérogations mineures</li> </ul>	

1 La planification détaillée doit inclure minimalement :

- La répartition des usages et la densité d'occupation au sol en tenant compte du caractère extensif du secteur;
- Les enjeux et les solutions possibles relatifs à la sécurité et à la fluidité de la circulation;
- La planification des interventions sur le domaine public, misant sur la sécurité des lieux des aménagements de qualité;
- Une évaluation des projets de lotissement et de construction, minimalement les bâtiments principaux, par un outil réglementaire à caractère discrétionnaire.

### 3. MISE EN ŒUVRE

#### 3.1 PLAN D'ACTION

##### ORIENTATION 1 – VITALITÉ TERRITORIALE ET DYNAMISME ÉCONOMIQUE

### Soutenir la consolidation et l'articulation des pôles d'activités selon un modèle écoresponsable tout en développant un environnement économique attractif et compétitif

#### OBJECTIF 1.7: Soutenir la pérennité et la vitalité de l'activité agricole dans la zone agricole permanente

STRATÉGIES	OUTILS	ÉCHÉANCIER
Poursuivre le contrôle du développement des zones déstructurées et limiter l'implantation de nouveaux usages autres qu'agricoles dans la zone agricole permanente	<ul style="list-style-type: none"> <li>Règlements de zonage et sur les PIIA</li> <li>Bilan annuel des nouveaux usages non agricoles, principaux et accessoires à l'habitation, en zone agricole</li> </ul>	
Inventorier les terres agricoles inexploitées de la zone agricole, évaluer et faire connaître leur potentiel de valorisation à des fins agricoles et forestières afin de stimuler leur exploitation	<ul style="list-style-type: none"> <li>Inventaire des friches agricoles</li> <li>Collaboration avec la MRC, DEV, UPA régional, MAPAQ et acteurs du milieu agricole</li> </ul>	
Appuyer les initiatives visant la rencontre et la visibilité des agriculteurs auprès de la population (ex. : agrotourisme, kiosque de vente, journée de l'agriculture)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Collaboration avec les acteurs du milieu agricole</li> </ul>	
Poursuivre l'encadrement de la beauté des paysages agricoles et routes champêtres (chemin de paysage et lanières patrimoniales)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Règlement sur les PIIA</li> </ul>	
Appuyer les stratégies favorisant l'émergence de pratiques innovantes et l'attraction d'une relève (ex. : incubateurs, fiducie, promotion des terres disponibles)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Collaboration avec la MRC, DEV, UPA régional, MAPAQ et acteurs du milieu agricole</li> </ul>	
Étudier le potentiel agrotouristique et faire la promotion des usages agrotouristiques accessoires aux usages agricoles		
Contribuer à la mise en œuvre du Plan de développement de la zone agricole (PDZA)	<ul style="list-style-type: none"> <li>PDZA</li> <li>Collaboration avec le Comité consultatif agricole (CCA), MRC, DEV, UPA régional, MAPAQ et acteurs du milieu agricole</li> </ul>	
Poursuivre le contrôle relatif à la gestion des odeurs inhérentes aux activités agricoles afin de favoriser une cohabitation harmonieuse des usages à l'intérieur de la zone agricole permanente	<ul style="list-style-type: none"> <li>Règlement de zonage;</li> <li>Inventaire des superficies de plancher des unités d'élevage porcin</li> </ul>	

#### OBJECTIF 1.8: Promouvoir la Ville comme étant le Centre administratif régional

STRATÉGIES	OUTILS	ÉCHÉANCIER
Promouvoir les équipements collectifs de rayonnement régional (services publics gouvernementaux) et prioriser leur implantation à l'intérieur des aires TOD et le long des axes autoroutiers ou de mobilité structurants.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Collaboration avec la MRC</li> <li>Règlement de zonage</li> </ul>	

### 3. MISE EN ŒUVRE

#### 3.1 PLAN D'ACTION

##### ORIENTATION 1 – VITALITÉ TERRITORIALE ET DYNAMISME ÉCONOMIQUE

Soutenir la consolidation et l'articulation des pôles d'activités selon un modèle écoresponsable tout en développant un environnement économique attractif et compétitif

##### INSPIRATIONS



Consolidation d'un centre commercial à des fins mixtes, conservant la vocation commerciale au rez-de-chaussée et une résidence pour personnes âgées aux étages supérieurs, Gatineau

Source : Groupe Maurice



2016



2018



Densification des espaces sous-utilisés et modernisation des établissements commerciaux ayant des effets structurants sur le positionnement du pôle commercial, Ville de Mont-Royal

Source : Bardagi



2008



2019



Super-clinique adjacente à l'Hôpital de l'Enfant-Jésus, Québec

Source : Facteur R



Entreprise spécialisée en biotechnologie, compatible et complémentaire aux activités d'un hôpital, Montréal

Source : Journal de Montréal



Inclusion d'une garderie au rez-de-chaussée d'une entreprise, Innoparc Lévis

Source : Journal de Montréal

### 3. MISE EN ŒUVRE

#### 3.1 PLAN D'ACTION

##### ORIENTATION 2 – MILIEUX DE VIE

### Bonifier la qualité des milieux de vie dans une perspective de santé, de développement durable et d'inclusion sociale

**OBJECTIF 2.1: Consolider les cœurs de quartiers existants (où se trouvent les établissements scolaires, équipements récréatifs, etc.) comme points d'ancrage communautaires**

STRATÉGIES	OUTILS	ÉCHÉANCIER
Anticiper et planifier en amont les besoins en parcs et espaces verts pour les nouveaux développements domiciliaires	<ul style="list-style-type: none"> <li>Règlements de zonage et sur les PAE</li> <li>Plan directeur des parcs et espaces verts</li> </ul>	
Anticiper et planifier en amont la localisation des établissements scolaires selon les besoins identifiés par les centres de services scolaires	<ul style="list-style-type: none"> <li>Règlements de zonage et sur les PPCMOI</li> <li>Réserve foncière</li> <li>Collaboration avec le Centre de services scolaires des Trois-Lacs</li> </ul>	
Évaluer la possibilité d'élargir le spectre d'usages à caractère communautaire, public et institutionnel et/ou permettre des commerces de voisinage près des écoles et des parcs	<ul style="list-style-type: none"> <li>Règlements de zonage et sur les usages conditionnels</li> <li>Règlement relatif au paiement 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</li> </ul>	
Consolider les noyaux commerciaux dans les quartiers existants	<ul style="list-style-type: none"> <li>Règlement de zonage</li> </ul>	
Prioriser le réaménagement du domaine public près des pôles communautaires de quartier et encourager à cet effet les initiatives citoyennes et communautaires	<ul style="list-style-type: none"> <li>Plan de mobilité durable</li> <li>Soutien administratif et financier</li> <li>Programme quinquennal d'immobilisation (PQI)</li> <li>Plan de déplacement scolaire (poursuivre la mise en oeuvre)</li> </ul>	
Évaluer la possibilité de créer un projet pilote d'une rue partagée ou place publique près des écoles, des lieux de cultes et/ou des parcs situés aux coeurs des quartiers afin de créer des espaces publics animés et rassembleurs pour le voisinage	<ul style="list-style-type: none"> <li>Études de faisabilité</li> <li>Plan directeur des infrastructures</li> <li>Programme quinquennal d'immobilisation (PQI)</li> </ul>	

**OBJECTIF 2.2: Appuyer l'entretien et la rénovation du cadre bâti du Vieux-Vaudreuil et Vieux-Dorion**

STRATÉGIES	OUTILS	ÉCHÉANCIER
Maintenir le programme d'incitatifs disponibles pour la restauration du cadre bâti dans les limites du PPU Harwood-De Lotbinière	<ul style="list-style-type: none"> <li>Programme d'incitatifs financiers pour les immeubles identifiés au programme particulier d'urbanisme (PPU) du secteur Harwood - De Lotbinière (règlement n° 1790)</li> <li>Programme quinquennal d'immobilisation (PQI)</li> </ul>	
Poursuivre l'encadrement des projets de transformation du cadre bâti dans le respect des caractéristiques typiques des quartiers fondateurs	<ul style="list-style-type: none"> <li>Règlements sur les PIIA</li> <li>Guide illustré</li> </ul>	
Évaluer la pertinence de participer au programme québécois de subventions pour les travaux de rénovation résidentielle en ciblant les noyaux villageois	<ul style="list-style-type: none"> <li>Programme rénovation Québec</li> </ul>	

### 3. MISE EN ŒUVRE

#### 3.1 PLAN D'ACTION

##### ORIENTATION 2 – MILIEUX DE VIE

### Bonifier la qualité des milieux de vie dans une perspective de santé, de développement durable et d'inclusion sociale

OBJECTIF 2.3: Assurer l'insertion harmonieuse des nouveaux bâtiments aux quartiers existants		
STRATÉGIES	OUTILS	ÉCHÉANCIER
Bonifier les objectifs et les critères d'évaluation des nouvelles constructions des secteurs de redéveloppement afin d'assurer le respect des caractéristiques des quartiers d'insertion (hauteur, alignement), notamment le quartier de la Gare	<ul style="list-style-type: none"> <li>Règlements sur les PIIA</li> </ul>	
Maintenir l'exigence d'évaluer les impacts sur la circulation et l'ensoleillement et l'impact éolien pour les projets d'envergure		
OBJECTIF 2.4: Promouvoir des pratiques d'aménagement et de construction durables et innovantes pour les futurs développements		
STRATÉGIES	OUTILS	ÉCHÉANCIER
Établir des normes, des critères et des stratégies favorisant l'aménagement de quartiers durables	<ul style="list-style-type: none"> <li>Règlements de zonage, sur les PIIA et de construction</li> <li>Guide des aménagements durables</li> </ul>	
Appuyer les initiatives visant l'obtention d'une certification environnementale pour la construction d'un bâtiment, d'une infrastructure ou d'un quartier (ex. : LEED, LEED Nd, Envision, etc.), notamment en réduisant les délais d'émission des permis et certificats et en soutenant financièrement ces projets	<ul style="list-style-type: none"> <li>Soutien administratif et financier</li> <li>Règlement sur les permis et certificats (ex.: réduction des délais, réduction des frais de permis)</li> <li>Règlement n°1790 (crédit taxes bâtiments LEED)</li> </ul>	
Réduire l'empreinte environnementale des équipements municipaux et accroître leur performance (ex. : efficacité énergétique, gestion des eaux pluviales, verdissement des aires de stationnement, gestion de l'eau potable, etc.)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Programme quinquennal d'immobilisation (PQI)</li> <li>Règlement relatif à la gestion des eaux pluviales</li> <li>Plan directeur pour la gestion de l'ensemble du réseau</li> </ul>	
Bonifier les mesures incitatives et promouvoir les programmes provinciaux visant à rendre accessible financièrement les choix de rénovation écologiques, écoénergétiques et accessibles universellement	<ul style="list-style-type: none"> <li>Subventions environnementales (en vigueur)</li> <li>Programme de subvention municipal (ex. : Habitation Durable – Victoriaville et autres)</li> <li>Programmes provinciaux visant à promouvoir les choix de rénovation écologiques et écoénergétiques (ex.: programmes Rénoclimat – Chauffez vert – Econologis - Novoclimat)</li> </ul>	
Soumettre des projets admissibles au Fonds vert	<ul style="list-style-type: none"> <li>Fonds vert</li> </ul>	
Prioriser l'enfouissement des réseaux de distribution et des équipements connexes lors de projets de développement ou de requalification	<ul style="list-style-type: none"> <li>Règlement de zonage, sur les PIIA et sur les PPCMOI</li> <li>Collaboration avec les promoteurs</li> </ul>	

### 3. MISE EN ŒUVRE

#### 3.1 PLAN D'ACTION

##### ORIENTATION 2 – MILIEUX DE VIE

### Bonifier la qualité des milieux de vie dans une perspective de santé, de développement durable et d'inclusion sociale

#### OBJECTIF 2.5: Améliorer l'accès au logement aux ménages à revenus faibles ou modestes

STRATÉGIES	OUTILS	ÉCHÉANCIER
Adopter une stratégie d'inclusion de logements communautaires (coop), sociaux ou abordables dans les nouveaux projets immobiliers	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Collaboration avec l'Office régional d'habitation Vaudreuil-Soulanges (ORHVS)</li> <li>▪ Politique du logement</li> <li>▪ Politique familiale</li> <li>▪ Règlement sur l'assujettissement de tout permis de construction d'unités résidentielles faisant partie de la classe h3 à la conclusion d'une entente entre le demandeur et la ville en vue d'améliorer l'offre en matière de logements abordables, sociaux ou familiaux</li> <li>▪ Règlement sur les usages conditionnels</li> </ul>	
Identifier les terrains voués potentiellement à l'accueil de logements communautaires, sociaux ou abordables	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Répertoire d'immeubles propices au développement de logement abordable</li> </ul>	
Acquérir des terrains en vue de les céder à des organismes œuvrant dans la réalisation de projets de logements abordables ou sociales	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Collaboration avec des organismes œuvrant dans la réalisation de projets de logements abordables ou sociales</li> <li>▪ Réserve foncière</li> <li>▪ Droit de préemption</li> </ul>	
Appuyer les projets de logements sociaux et abordables par un soutien administratif et financier (allègement d'une procédure de demande de permis ou certificat, prise en charge des travaux de préparation des sites, etc.)	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ententes gré à gré avec les promoteurs</li> <li>▪ Règlement sur les ententes relatives aux travaux municipaux</li> </ul>	
Accroître la diversité de typologie résidentielle dans les nouveaux développements domiciliaires	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Règlement de zonage</li> </ul>	

### 3. MISE EN ŒUVRE

#### 3.1 PLAN D'ACTION

##### ORIENTATION 2 – MILIEUX DE VIE

### Bonifier la qualité des milieux de vie dans une perspective de santé, de développement durable et d'inclusion sociale

OBJECTIF 2.6: Encadrer et atténuer les contraintes naturelles et anthropiques dans l'aménagement du territoire		
STRATÉGIES	OUTILS	ÉCHÉANCIER
Poursuivre le contrôle de l'utilisation du sol dans les zones exposées aux glissements de terrain	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Règlement de zonage</li> </ul>	
Identifier et cartographier les zones de contraintes naturelles et anthropiques et introduire des dispositions relatives à ces dernières		
Poursuivre le contrôle de l'utilisation du sol et des usages sensibles dans les zones en bordure des infrastructures routières majeures et ferroviaires et la mitigation des nuisances qu'elles génèrent (bruit et vibrations)	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Règlements de zonage et sur les PIIA</li> </ul>	
Prévoir des ouvrages permanents pour maintenir les niveaux d'eau et éviter les inondations tout en donnant une vocation multifonctionnelle à ces ouvrages (pistes cyclables, sentiers, etc.)	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Programme quinquennal d'immobilisation (PQI)</li> </ul>	
OBJECTIF 2.7: Offrir un éventail d'installations publiques adaptées aux besoins de la population		
STRATÉGIES	OUTILS	ÉCHÉANCIER
Diversifier les installations dans les parcs et espaces publics pour les rendre attractifs à différents groupes de la population (ex. : gym extérieur, chaises longues détente, etc.) et privilégier des aménagements polyvalents pouvant se prêter à divers usages (ex. : plateaux sportifs flexibles)	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Plan directeur des parcs et espaces verts (maintien à jour)</li> <li>▪ Programme quinquennal d'immobilisation (PQI)</li> </ul>	
Concevoir des espaces publics et des équipements collectifs universellement accessibles	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Plans directeurs des infrastructures et des parcs et espaces verts</li> <li>▪ Certification MADA</li> <li>▪ Programme quinquennal d'immobilisation (PQI)</li> </ul>	
Soutenir la démarche Municipalité amie des aînés (MADA)	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Certification MADA</li> </ul>	
Supporter les mesures du Plan d'action à l'égard des personnes handicapées	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Plan d'action à l'égard des personnes handicapées</li> </ul>	
Évaluer la possibilité de mettre en pratique les principes et d'adhérer au réseau des Municipalités accessibles	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Réseau des Municipalités accessibles</li> </ul>	

### 3. MISE EN ŒUVRE

#### 3.1 PLAN D'ACTION

#### Bonifier la qualité des milieux de vie dans une perspective de santé, de développement durable et d'inclusion sociale

##### OBJECTIF 2.8: Favoriser et promouvoir une agriculture urbaine

STRATÉGIES	OUTILS	ÉCHÉANCIER
Aménager de nouveaux jardins communautaires dans les cœurs de quartiers et intégrer des plantations comestibles aux espaces de verdissement publics	<ul style="list-style-type: none"> <li>Plan directeur des parcs et espaces verts (maintien à jour)</li> <li>Programme quinquennal d'immobilisation (PQI)</li> </ul>	
Évaluer la possibilité de mener des projets pilotes en agriculture urbaine (ex. : ruches urbaines, pâturage, utilisation de terrains vacants pour l'agriculture urbaine transitoire, etc) et maintenir ceux existants (ex. : poules)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Règlement de zonage</li> <li>Collaboration avec les institutions scolaires et les organismes communautaires locaux</li> </ul>	
Favoriser, sur les terrains privés, l'implantation de mesures d'agriculture urbaine au sein des nouveaux ensembles résidentiels de moyenne et forte densité	<ul style="list-style-type: none"> <li>Règlement sur les PIIA</li> </ul>	
Inciter les promoteurs industriels à procéder à l'aménagement de serres sur le toit de bâtiments de grande superficie dans les parcs industriels	<ul style="list-style-type: none"> <li>Règlement de zonage et sur les usages conditionnels</li> </ul>	
Favoriser l'accessibilité aux aliments sains, frais, abordables et de qualité par la mise en œuvre de projets et la réduction des situations de déserts alimentaires	<ul style="list-style-type: none"> <li>Règlement de zonage</li> <li>Politique et stratégie environnementale;</li> </ul>	

## 3. MISE EN ŒUVRE

### 3.1 PLAN D'ACTION

#### ORIENTATION 2 — MILIEUX DE VIE

Bonifier la qualité des milieux de vie dans une perspective de santé, de développement durable et d'inclusion sociale

#### INSPIRATIONS



Potager aménagé à même le toit d'une épicerie grande surface dont les produits récoltés sont vendus sur place, Montréal  
Source : Cent degrés



Aménagement de saillies de trottoirs et de mesures d'apaisement de la circulation aux abords de l'école primaire Saint-Gérard, Montréal  
Source : Mtl Urb



Passage piéton ludique, Montréal  
Source : Journal des voisins



Coopérative d'habitation à Saint-Bruno-de-Montarville où la Ville a fait l'achat du terrain et en a fait don à un promoteur communautaire  
Source : Confédération québécoise des coopératives d'habitation



Gym extérieur, Lévis  
Source : Ville de Lévis



Projet pilote de ruche à l'école secondaire de la Montée, Sherbrooke  
Source : Centre de services de la région de Sherbrooke

### 3. MISE EN ŒUVRE

#### 3.1 PLAN D'ACTION

##### ORIENTATION 3 – MOBILITÉ DURABLE

### Promouvoir une mobilité durable, multimodale, accessible et sécuritaire à l'ensemble du territoire

#### OBJECTIF 3.1: Déployer un réseau étendu de transport actif utilitaire et structurant

STRATÉGIES	OUTILS	ÉCHÉANCIER
Bonifier le réseau cyclable et piétonnier à l'intérieur et entre les milieux de vie en privilégiant les liens directs et efficaces entre les bassins d'emplois, les pôles d'activités, les cœurs de quartier et à proximité des lieux d'enseignement et de santé	<ul style="list-style-type: none"> <li>Plan directeur de mobilité durable</li> <li>Programme quinquennal d'immobilisation (PQI)</li> <li>Ententes de développement avec les promoteurs immobiliers</li> </ul>	
Améliorer la sécurité et la convivialité des parcours actifs existants et projetés		
Assurer une planification axée et intégrée sur le transport collectif, actif et alternatif à l'auto-solo conjointement à la planification des grands projets commerciaux, résidentiels et publics (utilisation des principes TOD et Pedestrian Oriented Development (POD))	<ul style="list-style-type: none"> <li>Collaboration avec Exo</li> <li>Plan directeur de mobilité durable</li> <li>Règlement relatif au paiement 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</li> <li>Plan de déplacement scolaire</li> </ul>	
Cibler les liens actifs les plus fréquentés et réaliser un projet pilote pour le déneigement de ces derniers en hiver	<ul style="list-style-type: none"> <li>Projet pilote</li> </ul>	
Évaluer la possibilité de créer un projet pilote d'une rue partagée sur la rue Dumont en misant sur la co-création avec les citoyens	<ul style="list-style-type: none"> <li>Collaboration avec les organismes communautaires locaux et les citoyens</li> <li>Plan d'aménagement</li> <li>Programme quinquennal d'immobilisation (PQI)</li> </ul>	

### 3. MISE EN ŒUVRE

#### 3.1 PLAN D'ACTION

##### ORIENTATION 3 – MOBILITÉ DURABLE

#### Promouvoir une mobilité durable, multimodale, accessible et sécuritaire à l'ensemble du territoire

OBJECTIF 3.2: Améliorer la fluidité et la convivialité des déplacements à travers la ville		
STRATÉGIES	OUTILS	ÉCHÉANCIER
Cibler une stratégie visant à optimiser la circulation dans l'axe nord-sud via le réseau routier local	<ul style="list-style-type: none"> <li>Plans directeurs des infrastructures et de mobilité durable</li> <li>Programme quinquennal d'immobilisation (PQI)</li> </ul>	
Bonifier les liens de mobilité vers les gares Dorion et Vaudreuil, les bassins d'emplois, les écoles et le site de l'Hôpital de Vaudreuil-Soulanges	<ul style="list-style-type: none"> <li>Plan directeur de mobilité durable</li> <li>Plan de déplacement scolaire</li> </ul>	
Exiger l'intégration et l'arrimage de la trame de rue et de sentiers actifs des nouveaux développements domiciliaire à la trame existante	<ul style="list-style-type: none"> <li>Règlement sur le lotissement et sur les PAE</li> <li>Ententes de développement avec les promoteurs immobiliers</li> </ul>	
Définir des mesures d'accès et d'aménagement visant à réduire les accès sur le réseau routier supérieur et sur le réseau routier local (artères et collectrices)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Règlement de zonage et sur les PIIA</li> </ul>	
Poursuivre les démarches auprès des divers paliers gouvernementaux afin de résoudre les problématiques d'accès et de fluidité sur le réseau routier supérieur et local (artère et collectrice)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Plan directeur de mobilité durable</li> <li>Collaboration avec la MRC, le MTQ et la ville de Saint-Lazare</li> </ul>	

### 3. MISE EN ŒUVRE

#### 3.1 PLAN D'ACTION

##### ORIENTATION 3 – MOBILITÉ DURABLE

#### Promouvoir une mobilité durable, multimodale, accessible et sécuritaire à l'ensemble du territoire

OBJECTIF 3.3: Bonifier l'offre en transport collectif et alternatif à l'auto solo		
STRATÉGIES	OUTILS	ÉCHÉANCIER
Réaliser des démarches auprès d'Exo la Presqu'Île afin d'accroître la desserte en transport collectif dans les périodes hors pointe et d'assurer la desserte des points d'intérêts de la ville (ex.: hôpital, écoles secondaires, pôle municipal, etc.)	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Collaboration avec Exo</li> <li>▪ Plan directeur de mobilité durable</li> </ul>	
Étudier la possibilité de prolonger le REM jusqu'à Vaudreuil-Dorion	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Collaboration avec Exo et Caisse de dépôt et placement du Québec Infrastructures (CDPQ Infra)</li> <li>▪ Plan directeur de mobilité durable</li> </ul>	
Implanter une navette reliant la gare Vaudreuil à la station Anse-à-l'Orme du REM localisée à Sainte-Anne-de-Bellevue	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Collaboration avec Exo</li> <li>▪ Plan directeur de mobilité durable</li> </ul>	
Évaluer l'opportunité d'implanter une navette autonome desservant la gare Vaudreuil au futur Hôpital de Vaudreuil-Soulanges		
Prévoir l'aménagement d'installations rendant l'accès au transport collectif plus attrayant et sécuritaire (ex.: supports à vélo, éclairage et mobilier urbain)	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Plan directeur de mobilité durable</li> <li>▪ Programme quinquennal d'immobilisation (PQI)</li> </ul>	
Prioriser les cœurs de quartiers/ pôles communautaires pour l'aménagement de stationnement vélos et bornes de recharge électrique		
Soutenir les services de Transport Soleil		
Évaluer l'opportunité d'implanter un service de Taxibus accessible à tous	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Plan directeur de mobilité durable</li> </ul>	
Faire la promotion de la plateforme de covoiturage	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Plan directeur de mobilité durable</li> <li>▪ Plateforme de covoiturage</li> </ul>	
Soutenir les actions contribuant à l'objectif métropolitain de hausser de 35% la part modale des déplacements en transport collectif pour la période du matin d'ici 2031	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Collaboration avec Exo</li> <li>▪ Plan directeur de mobilité durable</li> </ul>	

### 3. MISE EN ŒUVRE

#### 3.1 PLAN D'ACTION

##### ORIENTATION 3 – MOBILITÉ DURABLE

### Promouvoir une mobilité durable, multimodale, accessible et sécuritaire à l'ensemble du territoire

OBJECTIF 3.4: Repenser le partage de l'espace entre les usagers du transport		
STRATÉGIES	OUTILS	ÉCHÉANCIER
Réviser le partage de la rue entre usagers en octroyant plus d'espace au transport actif (ex. : chemin de l'Anse, rue Chicoine, boulevard Harwood, avenue Saint-Charles)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Plan directeur de mobilité durable</li> <li>Plan d'aménagement</li> <li>Programme quinquennal d'immobilisation (PQI)</li> <li>Programme d'acquisition de terrain</li> </ul>	
Prioriser la sécurisation de certaines intersections pour les rendre plus sécuritaires et invitantes au transport actif près des pôles d'activités et ceux présentant un risque de sécurité (ex. : temps de traverser, refuge piétons, éclairage, etc.)		
Tester des mesures de modération de la circulation de manière temporaire avant de les rendre permanente dans le but d'en vérifier l'efficacité		
OBJECTIF 3.5: Optimiser l'utilisation des stationnements de surface		
STRATÉGIES	OUTILS	ÉCHÉANCIER
Évaluer la possibilité d'enfouir ou d'étager les stationnements de grande dimension et encadrer leur implantation et insertion architecturale dans les secteurs situés à proximité des gares Dorion et Vaudreuil,	<ul style="list-style-type: none"> <li>Règlements de zonage et sur les PIIA</li> </ul>	
Privilégier les modes d'implantations et les aménagements réduisant l'impact visuel des stationnements de surface, notamment depuis le domaine public		
Prévoir des mesures d'apaisement de la circulation ainsi que des aménagements délimitant clairement un cheminement piéton sécuritaire pour les stationnements de surface de grande dimension		
Favoriser la mutualisation des aires de stationnement d'usages complémentaires (ex.: commercial et résidentiel) pour les secteurs situés à proximité des gares Dorion et Vaudreuil, notamment pour les propriétés commerciales	<ul style="list-style-type: none"> <li>Règlement de zonage</li> </ul>	
Exiger des normes pour l'implantation de cases de stationnement réservées aux véhicules électriques et aux vélos		

## 3. MISE EN ŒUVRE

### 3.1 PLAN D'ACTION

#### ORIENTATION 3 – MOBILITÉ DURABLE

Promouvoir une mobilité durable, multimodale, accessible et sécuritaire à l'ensemble du territoire

#### INSPIRATIONS



Stationnement étagé harmonieusement intégré au plan architectural et urbain, Montréal

Source : Groupe Montoni



Navette électrique autonome desservant le stationnement incitatif ainsi que plusieurs entreprises du parc industriel à proximité, Candiac

Source : Novae



Espaces de stationnement préférentiels pour les usagers du transport électrique, bibliothèque du Boisé, Montréal

Source : CRE Montréal



Stationnement de l'aréna Rodrigue-Gilbert partagé avec celui de l'école adjacente lors de période de fort achalandage, Montréal

Source : Phare Climat

### 3. MISE EN ŒUVRE

#### 3.1 PLAN D'ACTION

##### ORIENTATION 4 – ENVIRONNEMENT ET PAYSAGES

### Compléter la trame verte et bleue sur le territoire en assurant la protection des milieux naturels et agricoles

#### OBJECTIF 4.1: Améliorer l'accès et mettre en valeur les berges de la rivière des Outaouais, de la baie de Vaudreuil, du lac des Deux Montagnes et de la rivière Quinchien

STRATÉGIES	OUTILS	ÉCHÉANCIER
Évaluer la possibilité d'aménager un parc nature d'envergure reliant l'Île aux Tourtes aux autres espaces d'intérêt écologique à proximité et intégrant des installations récréatives axées sur la découverte des richesses naturelles et archéologiques (ex. chalet de parc, bornes d'interprétation, passerelles, belvédères, etc.)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Plan directeur des parcs et espaces verts (mise à jour)</li> <li>Programme d'acquisition de terrain et/ou négociation de servitudes</li> <li>Plan d'aménagement</li> <li>Programme quinquennal d'immobilisation (PQI)</li> <li>Collaboration avec la Ville de Vaudreuil-sur-le-lac</li> </ul>	
Lier le réseau de parcs riverains par un parcours identitaire valorisant le cadre paysager et l'intégration d'art public	<ul style="list-style-type: none"> <li>Plan directeur des parcs et espaces verts (mise à jour)</li> <li>Concours d'architecture de paysage</li> <li>Programme quinquennal d'immobilisation (PQI)</li> </ul>	
Protéger et souligner les vues d'intérêt sur les plans d'eau par des aménagements distinctifs favorisant la contemplation	<ul style="list-style-type: none"> <li>Plan directeur des parcs et espaces verts (maintien à jour)</li> <li>Programme quinquennal d'immobilisation (PQI)</li> <li>Règlements de zonage et sur les PIIA</li> <li>Acquisition de terrain</li> </ul>	
Identifier les espaces publics propices à l'accès et la mise en valeur aux abords de la rivière Quinchien et établir des espaces de détente et d'interprétation	<ul style="list-style-type: none"> <li>Plan directeur des parcs et espaces verts (maintien à jour)</li> <li>Plan d'aménagement</li> <li>Programme quinquennal d'immobilisation (PQI)</li> <li>Acquisition de terrain</li> </ul>	
Améliorer l'accès aux berges des parcs existants et lorsque possible, optimiser et bonifier les installations vouées aux activités nautiques (parcs de l'Île Bray, Sabourin, de la Maison-Valois, Paul-Gérin-Lajoie, Le 405 Saint-Charles, Esther-Blondin, Félix-Leclerc et le terrain des Pères de Sainte-Croix)		

#### OBJECTIF 4.2: Augmenter la superficie de couvert végétal et la plantation d'arbres en milieu urbain

STRATÉGIES	OUTILS	ÉCHÉANCIER
Élaborer une stratégie visant à atteindre un indice de canopée de 20 % à l'intérieur du périmètre d'urbanisation en priorisant la plantation d'arbres dans les secteurs sujet aux îlots de chaleur et la préservation du patrimoine arboricole	<ul style="list-style-type: none"> <li>Politique et stratégie environnementale (adoption d'un arbre-emblème et favoriser sa mise en valeur sur le domaine public)</li> </ul>	
Bonifier les normes et critères de plantation d'arbre et d'aménagement paysager sur le domaine privé, notamment dans les aires de stationnement	<ul style="list-style-type: none"> <li>Règlement de zonage</li> </ul>	
Poursuivre et actualiser le plan d'action pour l'agrile du frêne selon l'évolution de la situation	<ul style="list-style-type: none"> <li>Plan d'action pour l'agrile du frêne</li> <li>Règlement relatif aux espèces exotiques envahissantes</li> </ul>	

### 3. MISE EN ŒUVRE

#### 3.1 PLAN D'ACTION

##### ORIENTATION 4 – ENVIRONNEMENT ET PAYSAGES

### Compléter la trame verte et bleue sur le territoire en assurant la protection des milieux naturels et agricoles

#### OBJECTIF 4.3: Créer un réseau écologique de parcs et espaces verts misant sur la connectivité et la biodiversité

STRATÉGIES	OUTILS	ÉCHÉANCIER
Acquérir des milieux naturels selon les opportunités et mettre en place des pratiques optimales pour la gestion de ces milieux	<ul style="list-style-type: none"> <li>Plan directeur des parcs et espaces verts (mise à jour)</li> <li>Politique et stratégie environnementale</li> <li>Études de potentiel écologique (réserves naturelles reconnues et servitude écologique)</li> <li>Règlements de zonage et de lotissement</li> <li>Ententes de développement avec les promoteurs privés</li> <li>Programme quinquennal d'immobilisation (PQI)</li> <li>Plan de conservation des milieux humides de 0,3 hectare et plus</li> </ul>	
Délimiter et adopter des dispositions encadrant la protection des boisés et corridors forestiers métropolitains, des aires de conservation, des aires protégées et sites d'intérêt naturels	<ul style="list-style-type: none"> <li>Règlements de zonage et sur les PIIA</li> <li>Politique et stratégie environnementale</li> <li>Plan de conservation des milieux humides de 0,3 hectare et plus</li> </ul>	
Consolider et mettre en valeur le corridor vert de Vaudreuil-Soulanges	<ul style="list-style-type: none"> <li>Collaboration avec la MRC</li> <li>Plan directeur des parcs et espaces verts (maintien à jour)</li> <li>Règlements de lotissement, de zonage et sur les PIIA</li> <li>Ententes de développement avec les promoteurs privés</li> <li>Programme quinquennal d'immobilisation (PQI)</li> </ul>	
Sensibiliser les acteurs du milieu agricole sur la protection du couvert forestier et sur les plantations favorables à une agriculture optimale	<ul style="list-style-type: none"> <li>Collaboration avec les acteurs du milieu agricole</li> <li>Collaboration avec la MRC</li> <li>Collaboration avec COBAVER-VS</li> </ul>	
Amorcer une réflexion sur une meilleure protection des arbres à l'extérieur du périmètre d'urbanisation	<ul style="list-style-type: none"> <li>Règlement de zonage</li> <li>Politique et stratégie environnementale</li> </ul>	

### 3. MISE EN ŒUVRE

#### 3.1 PLAN D'ACTION

##### ORIENTATION 4 – ENVIRONNEMENT ET PAYSAGES

### Compléter la trame verte et bleue sur le territoire en assurant la protection des milieux naturels et agricoles

OBJECTIF 4.4: Assurer une gestion durable des eaux pluviales afin de réduire les risques d'inondation		
STRATÉGIES	OUTILS	ÉCHÉANCIER
Sensibiliser les citoyens riverains aux rôles des bandes riveraines et à leur importance	<ul style="list-style-type: none"> <li>Patrouille verte</li> </ul>	
Poursuivre les actions de suivi, d'entretien et de restauration des cours d'eau, notamment afin d'assurer le libre écoulement des eaux (qualité de l'eau, de la rive, de l'érosion des berges, des ponceaux et des autres infrastructures anthropiques)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Collaboration avec COBAVER-VS</li> <li>Plan directeur de l'eau</li> </ul>	
Améliorer la gestion des eaux pluviales in situ des industries, commerces et institutions par l'intégration de mesures normatives	<ul style="list-style-type: none"> <li>Règlement relatif à la gestion des eaux pluviales et de zonage</li> </ul>	
Intégrer des ouvrages de biorétention sur le domaine public lors de travaux de réfection des stationnements municipaux, des rues et des réseaux d'aqueduc et d'égouts	<ul style="list-style-type: none"> <li>Plan directeur des infrastructures</li> <li>Programme quinquennal d'immobilisation (PQI)</li> </ul>	
Faire la promotion des mesures innovantes favorisant la gestion des eaux pluviales in situ pour les habitations	<ul style="list-style-type: none"> <li>Patrouille verte</li> </ul>	
Travailler avec les acteurs du milieu afin d'identifier les sources de pollution directe et diffuse des rivières sur le territoire	<ul style="list-style-type: none"> <li>Collaboration avec la MRC</li> <li>Collaboration avec COBAVER-VS</li> <li>Plan directeur de l'eau</li> </ul>	
Travailler avec les acteurs du milieu pour développer des stratégies d'adaptation au risque d'inondations		
Assurer la protection des bandes riveraines sur l'ensemble du territoire en ciblant les endroits prioritaires pour des projets de renaturation en collaboration avec les intervenants et les propriétaires	<ul style="list-style-type: none"> <li>Collaboration avec COBAVER-VS, les acteurs du milieu agricole et la MRC</li> </ul>	
OBJECTIF 4.5: Assurer une gestion durable de l'eau potable		
STRATÉGIES	OUTILS	ÉCHÉANCIER
Mettre en place un comité visant à trouver des stratégies pour l'économie de l'eau potable	<ul style="list-style-type: none"> <li>Politique et stratégie environnementale</li> </ul>	
Prévoir des puits de captation pour l'utilisation de l'eau potable dans le cadre de projet de construction (résidentiel, commercial, industriel)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Règlement de construction</li> </ul>	
Protéger les sources d'eau souterraine et de surface	<ul style="list-style-type: none"> <li>Règlement de zonage</li> <li>Politique et stratégie environnementale</li> </ul>	

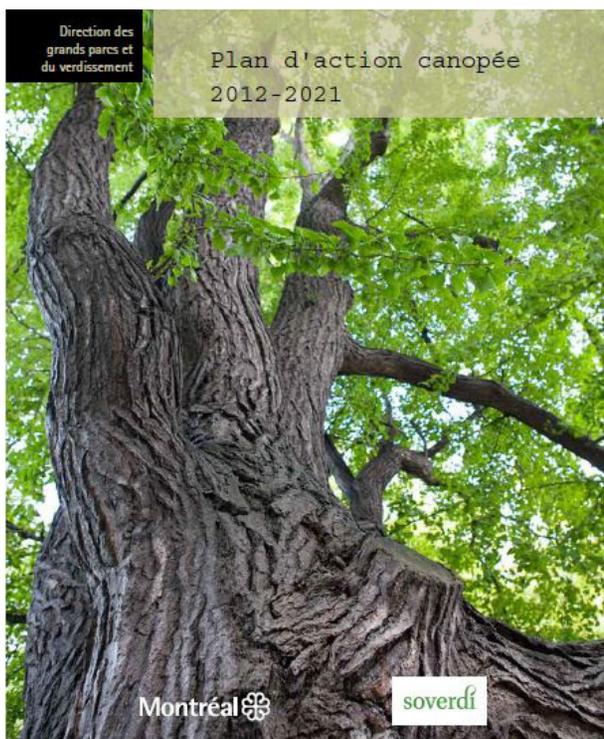
### 3. MISE EN ŒUVRE

#### 3.1 PLAN D'ACTION

##### ORIENTATION 4 – ENVIRONNEMENT ET PAYSAGES

Compléter la trame verte et bleue sur le territoire en assurant la protection des milieux naturels et agricoles

##### INSPIRATIONS



Plan d'action pour la plantation d'arbres, Ville de Montréal  
Source : Ville de Montréal



Insertion de mesures de gestion des eaux pluviales au stationnement de surface  
Source : Vinci Consultants



Promenade riveraine de la gorge de la rivière Magog, Sherbrooke  
Source : Destination Sherbrooke



Activités de plein air 4 saisons, parc-nature Harwood, Vaudreuil-Dorion  
Source : Ville de Vaudreuil-Dorion

### 3. MISE EN ŒUVRE

#### 3.1 PLAN D'ACTION

##### ORIENTATION 5 – CULTURE ET PATRIMOINE

#### Faire rayonner la culture et la vocation récréotouristique afin de renforcer le sentiment d'appartenance

OBJECTIF 5.1: Soutenir la préservation et l'animation du patrimoine bâti et archéologique		
STRATÉGIES	OUTILS	ÉCHÉANCIER
Sensibiliser les propriétaires à la protection du patrimoine bâti par la réalisation de programmes, de guides et autres outils à la restauration	<ul style="list-style-type: none"> <li>Programme de subvention pour la restauration du patrimoine immobilier (cité, classé ou inventaire patrimonial)</li> <li>Inventaire patrimonial</li> </ul>	
Faire la promotion des différents parcours patrimoniaux et les doter d'une signature visuelle distinctive	<ul style="list-style-type: none"> <li>Concours en architecture du paysage</li> <li>Programme quinquennal d'immobilisation (PQI)</li> <li>Plan directeur de la signalétique extérieure</li> </ul>	
Aménager un centre d'interprétation du patrimoine archéologique à l'Île aux Tourtes faisant valoir, entre autre, le passé autochtone du site	<ul style="list-style-type: none"> <li>Plan directeur des parcs et espaces verts</li> <li>Plan de mise en valeur du patrimoine archéologique</li> <li>Programme quinquennal d'immobilisation (PQI)</li> </ul>	
Stimuler les partenariats entre les occupants de bâtiments patrimoniaux d'intérêt et la communauté (ex. : tenue d'évènements, installations éphémères, etc.)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Collaboration avec les occupants</li> <li>Soutien administratif et financier</li> </ul>	
Favoriser les projets de conservation et de mise en valeur du patrimoine de même que le recyclage des bâtiments institutionnels et religieux menacés de vente ou de fermeture et les bâtiments ayant une valeur patrimoniale avec des usages compatibles	<ul style="list-style-type: none"> <li>Règlement sur les PIIA</li> <li>Programme de subvention pour la restauration du patrimoine immobilier (cité, classé ou inventaire patrimonial)</li> <li>Programme quinquennal d'immobilisation (PQI)</li> <li>Inventaire patrimonial</li> <li>Collaboration avec les occupants</li> </ul>	
Planifier et encadrer la mise en valeur du patrimoine bâti et culturel (bâtiments et sites protégés, noyaux villageois, lanières patrimoniales, chemins de paysage et chemins historiques fondateurs)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Règlement sur les PIIA</li> <li>Programme quinquennal d'immobilisation (PQI)</li> <li>Collaboration avec les occupants et avec DEV</li> <li>Soutien administratif et financier</li> <li>Programme de soutien d'Hydro-Québec (enfouissement des fils)</li> </ul>	
Entamer une réflexion sur les bâtiments historiques et les sites du patrimoine qui pourraient obtenir un statut officiel en vertu de la Loi sur le patrimoine culturel	<ul style="list-style-type: none"> <li>Inventaire patrimonial</li> <li>Collaboration avec le ministère de la Culture et des Communications</li> <li>Exercice de réflexion portant sur l'attribution d'un statut officiel des bâtiments historiques et des sites du patrimoine en vertu de la LPC</li> </ul>	

### 3. MISE EN ŒUVRE

#### 3.1 PLAN D'ACTION

##### ORIENTATION 5 – CULTURE ET PATRIMOINE

#### Faire rayonner la culture et la vocation récréotouristique afin de renforcer le sentiment d'appartenance

##### OBJECTIF 5.2: Faire valoir Vaudreuil-Dorion comme une destination récréotouristique à l'échelle régionale

STRATÉGIES	OUTILS	ÉCHÉANCIER
Développer l'offre en équipements touristiques et récréatifs (ex. : infrastructures qui permettent d'accueillir pendant une journée des gens qui habitent en dehors de la région, spa, microbrasserie, offre de restauration distinctive, produits du terroir, artisanat, etc.)	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Collaboration avec DEV</li> <li>▪ Étude de marché</li> <li>▪ Plateforme web et outils de promotion</li> </ul>	
Évaluer la possibilité d'implanter une salle de spectacle et/ou une centre culturel multifonctionnel dans le quartier de la Gare	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Règlement de zonage</li> <li>▪ Étude de marché</li> </ul>	
Évaluer la possibilité d'aménager un parc nature d'envergure où la pratique d'activités de plein air pourrait être permise partiellement sur le site	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Plan directeur des parcs et espaces verts</li> <li>▪ Programme quinquennal d'immobilisation (PQI)</li> </ul>	
Compléter le parcours cycliste du tronçon n°5 de la route verte par le réaménagement de la route De Lotbinière et en faire la promotion	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Plateforme web et outils de promotion</li> </ul>	
Stimuler les partenariats avec les intervenants concernés pour la promotion de la Ville à titre de lieu de destination récréotouristique	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Collaboration avec DEV, Plateforme web et outils de promotion, soutien administratif et financier</li> </ul>	

### 3. MISE EN ŒUVRE

#### 3.1 PLAN D'ACTION

##### ORIENTATION 5 – CULTURE ET PATRIMOINE

#### Faire rayonner la culture et la vocation récréotouristique afin de renforcer le sentiment d'appartenance

OBJECTIF 5.3: Appuyer l'expression artistique et culturelle dans l'espace public		
STRATÉGIES	OUTILS	ÉCHÉANCIER
Créer un parcours d'art public mettant en valeur les équipements collectifs, les espaces publics et les infrastructures de la ville	<ul style="list-style-type: none"> <li>Concours en architecture du paysage</li> <li>Programme quinquennal d'immobilisation (PQI)</li> </ul>	
Évaluer la pertinence d'intégrer l'art public dans tous les nouveaux projets de responsabilité municipale	<ul style="list-style-type: none"> <li>Plan directeur des parcs et espaces verts</li> <li>Programme quinquennal d'immobilisation (PQI)</li> </ul>	
Évaluer la pertinence d'adopter un règlement allouant 1% du budget de toute construction municipale à l'acquisition d'une œuvre d'art public	<ul style="list-style-type: none"> <li>Politique culturelle (mise à jour)</li> </ul>	
Lancer un concours d'art public cyclique (à un intervalle de temps fixe), en partenariat avec la communauté, qui s'avèrera un projet emblématique	<ul style="list-style-type: none"> <li>Concours d'art public et démarche de co-création avec les citoyens</li> </ul>	
Élaborer une stratégie promouvant la réalisation de projets d'installations artistiques temporaires sur le domaine public (soutien logistique et financier)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Plan directeur des parcs et espaces verts</li> <li>Soutien logistique et financier aux initiatives citoyennes</li> </ul>	
Déterminer des bâtiments présentant des caractéristiques spécifiques pour accueillir des murales	<ul style="list-style-type: none"> <li>Inventaire des murs insolites</li> </ul>	

OBJECTIF 5.4: Promouvoir le sentiment d'appartenance à la Ville		
STRATÉGIES	OUTILS	ÉCHÉANCIER
Favoriser la participation citoyenne à la prise de décision en urbanisme	<ul style="list-style-type: none"> <li>Soutien logistique et administratif</li> <li>Plateforme web et outils de promotion</li> </ul>	

### 3. MISE EN ŒUVRE

#### 3.1 PLAN D'ACTION

##### ORIENTATION 5 — CULTURE ET PATRIMOINE

Faire rayonner la culture et la vocation récréotouristique afin de renforcer le sentiment d'appartenance

##### INSPIRATIONS



: Circuit actif et interactif permettant de découvrir des œuvres présentes sur le territoire (Mon circuit d'art)

Source : Ville de Vaudreuil-Dorion



Offre de restauration distinctive

Source : Tourisme Montréal



Installations d'art public ludiques et temporaires, Québec

Source : Loisirs culturel



Murale «La danse des esprits libres» par Carlito Dalceggio réalisée dans le cadre d'une démarche de revitalisation urbaine intégrée, Montréal

Source : Olivier Bousquet

## 3. MISE EN ŒUVRE

### 3.2 AFFECTATIONS ET DENSITÉS

#### GRANDES AFFECTATIONS DU SOL

Les grandes affectations du sol reflètent la vision d'aménagement du territoire et expriment la vocation dominante attribuée aux différentes portions du territoire de Vaudreuil-Dorion. Elles viennent également définir la densité d'occupation du sol autorisée.

Considérant la vaste étendue du territoire de la ville et sa grande diversité, 23 grandes affectations du sol sont définies, soit :

À l'intérieur du périmètre urbain :

- Agricole municipale (AMU);
- Habitation de faible densité (HFA);
- Habitation de moyenne et forte densité (HMF);
- Commerciale locale (CLO);
- Commerciale de proximité (CPR);
- Commerciale régionale (CRE);
- Mixte urbain (MXU);
- Industrie de prestige (IPR);
- Industrie mixte (IMX);
- Institutionnelle et communautaire (INS);
- Espace vert et récréation (EVR);
- Infrastructure (INF).

À l'extérieur du périmètre urbain :

- Agricole (AGR);
- Agricole îlot déstructuré (AID);
- Agricole publique (APB);
- Agricole récréative (ARE);
- Aire mixte de type 1 (RM1);
- Aire mixte de type 2 (RM2);
- Aire résidentielle (RES);
- Récréative (REC);
- Villégiature (VIL);

#### Plan des grandes affectations du sol

Les grandes affectations sont illustrées par différentes couleurs et une appellation composée de lettres au plan des grandes affectations du sol (figure 3).

Les limites des aires d'affectation correspondent généralement avec les lignes suivantes :

- L'axe ou le prolongement de l'axe des voies de circulation existantes, réservées ou projetées;
- L'axe des voies de chemin de fer existantes, réservées ou projetées;
- L'axe des cours d'eau;
- L'axe des emprises des réseaux de transport d'énergie ou de communication;
- Les limites de lots ou leur prolongement;
- Les limites de la ville.

Lorsqu'une limite d'aire d'affectation du sol ne coïncide pas avec les lignes susmentionnées, la délimitation de l'aire d'affectation doit être mesurée à l'échelle sur le Plan des grandes affectations du sol à partir d'un repère apparaissant au fond de plan.

Une aire d'affectation ayant pour limite une rue projetée et illustrée au plan des grandes affectations du sol a toujours pour limite, si le tracé de rue est modifié, l'axe de la rue mesuré au centre de son emprise, indépendamment de son tracé projeté identifié au plan (figure 3).

Lorsqu'un terrain ou un lot chevauche deux affectations différentes, les usages autorisés prévus dans la portion du terrain ou du lot associée à l'affectation s'applique comme s'il s'agissait de deux terrains ou lots distincts.

#### Description des grandes affectations du sol

Afin de faciliter la consultation et la compréhension des grandes affectations du sol, les aires sont décrites au tableau présenté aux pages subséquentes à l'aide des éléments d'information suivants :

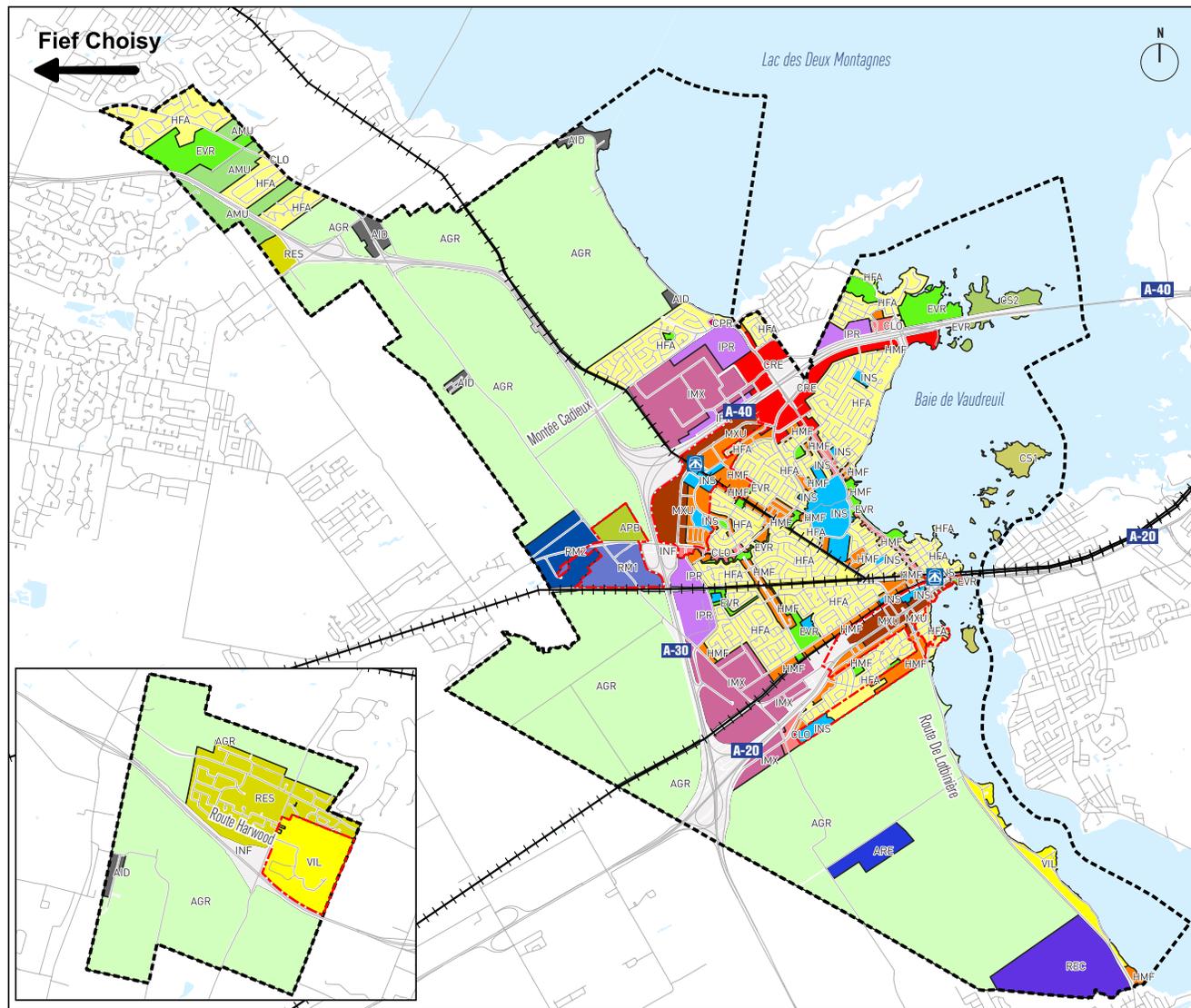
- Le titre : reflète la vocation dominante souhaitée pour cette affectation;
- L'appellation : identifie par des lettres la vocation dominante de l'aire d'affectation;
- Une description de l'affectation, incluant les principaux objectifs d'aménagement visés pour l'aire visée, de même que l'identification des fonctions dominantes et complémentaires (usages autorisés) applicables à l'affectation;
- La liste des usages autorisés dans l'affectation. Les grandes affectations regroupant plusieurs entités territoriales distinctes, la liste des usages autorisés est volontairement plus permissive qu'elle ne l'est au règlement de zonage pour une zone ou un secteur précis.

#### Usage autorisé sur l'ensemble du territoire

- Les usages communautaires d'utilité publique ainsi que les espaces publics et institutionnels sont également autorisés sur l'ensemble du territoire;
- Ces différents usages sont autorisés sous réserve des restrictions prévues dans les aires d'affectations correspondantes à la zone agricole permanente décrétée par le gouvernement du Québec.

# 3. MISE EN ŒUVRE

## 3.2 AFFECTATIONS ET DENSITÉS



### LÉGENDE

- Limite de la ville de Vaudreuil-Dorion
- Limite du périmètre d'urbanisation
- Limite de la zone agricole
- .-.- Limites des secteurs PPU

#### Affectations du sol

- Habitation de faible densité (HFA)
- Habitation de moyenne et forte densité (HMF)
- Commerciale locale (CLD)
- Commerciale régionale (CRE)
- Commerciale de proximité (CPR)
- Mixte urbain (MXU)
- Industrie de prestige (IPR)
- Industrie mixte (IMX)
- Institutionnelle et communautaire (INS)
- Espace vert et récréation (EVR)
- Infrastructure (INF)

#### Hors du périmètre d'urbanisation

- Conservation type 1 (CS1)
- Conservation type 2 (CS2)
- Agricole (AGR)
- Agricole îlot déstructuré (AID)
- Agricole municipale (AMU)
- Agricole publique (APB)
- Agricole récréative (ARE)
- Récréative (REC)
- Villégiature (VIL)
- Aire résidentielle (RES)
- Aire mixte type 1 (RM1)
- Aire mixte type 2 (RM2)

01 0,5 2 Kilomètres 1:70 000

Fig. 3. Plan des grandes affectations du sol

### 3. MISE EN ŒUVRE

#### 3.2 AFFECTATIONS ET DENSITÉS

AFFECTATION	FONCTION DOMINANTE (USAGES AUTORISÉS)	FONCTION COMPLÉMENTAIRE (USAGES AUTORISÉS)	DENSITÉ (LOG./HA)
<p><b>Agricole (AGR)</b></p> <p>L'affectation agricole correspond à la zone agricole permanente décrétée par le gouvernement du Québec.</p> <p>Cette affectation est constituée de secteurs agricoles dynamiques voués à la pratique de l'agriculture et des activités agricoles.</p> <p>L'affectation prévoit une fonction dominante agricole, avec l'ajout d'usages complémentaires visant à renforcer le dynamisme du secteur, le tout en conformité des dispositions de la Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles (LPTAA) et du Schéma d'aménagement et de développement révisé, 3e génération (SADR3) de la MRC de Vaudreuil-Soulanges.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Les usages agricoles.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Les usages non agricoles suivants, sous réserve d'une autorisation ou d'un avis de la conformité en vertu de la LPTAA :               <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Les usages résidentiels (habitation unifamiliale) suivants :                   <ol style="list-style-type: none"> <li>a. autorisés en vertu des articles 31, 40, 101 et 105 de la LPTAA;</li> <li>b. existant au 25 octobre 2004 et ayant fait l'objet d'une autorisation pour un usage autre que l'agriculture en vertu de la LPTAA;</li> <li>c. ayant fait l'objet d'une autorisation pour un usage autre que l'agriculture en vertu de la LPTAA au 25 octobre 2004 et qui n'a pas été exercé à cette date;</li> <li>d. qui aurait pu être construite dans un lot vacant ayant fait l'objet d'un plan de lotissement approuvé avant le 25 octobre 2004 et dont la superficie n'excède pas un demi-hectare, à la condition que l'autorisation en vertu de la LPTAA a été obtenue en date du 25 octobre 2004.</li> </ol> </li> <li>2. Les usages commerciaux suivants :                   <ol style="list-style-type: none"> <li>a. commerces d'agrotourisme de dégustation, de production, de transformation et de vente de produits pour la mise en valeur des produits et la région rattachés à une exploitation agricole, incluant une table champêtre et un gîte touristique;</li> <li>b. table champêtre, gîte touristique rattachés à une exploitation agricole;</li> <li>c. élevage et centre de dressage de chevaux;</li> <li>d. chenils.</li> </ol> </li> <li>3. Les usages publics suivants :                   <ol style="list-style-type: none"> <li>a. station de pompage;</li> <li>b. puits communautaire;</li> <li>c. usine de traitement des eaux usées.</li> </ol> </li> <li>4. Les usages récréatifs extensifs;</li> <li>5. Les usages visant la conservation des milieux;</li> <li>6. Les usages non agricoles à l'intérieur d'un bâtiment non agricole et non requis pour l'agriculture existant au 25 octobre 2004.</li> </ol> </li> </ul>	<p>La densité d'occupation au sol maximale est fixée à 2 logements à l'hectare (densité nette). La densité ne s'applique pas dans le cas d'une résidence autorisée en vertu de l'article 40 de la LPTAA.</p>

### 3. MISE EN ŒUVRE

#### 3.2 AFFECTATIONS ET DENSITÉS

AFFECTATION	FONCTION DOMINANTE (USAGES AUTORISÉS)	FONCTION COMPLÉMENTAIRE (USAGES AUTORISÉS)	DENSITÉ (LOG./HA)
<p><b>Agricole îlot déstructuré (AID)</b></p> <p>L'affectation agricole îlot déstructuré est localisée à l'extérieure du périmètre d'urbanisation et à l'intérieure de la zone agricole permanente décrétée par le gouvernement du Québec.</p> <p>Cette affectation désigne les espaces irrécupérables pour l'agriculture caractérisés par des usages non agricoles et entrecoupés de terrains vacants.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Îlot n°11 (Aire commerciale Harwood)               <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Habitation unifamiliale et usages mixtes sur les lots : 1 830 758, 1 830 760, 1 830 786, 1 830 788, 4 436 851, 5 306 036 et 5 306 037;</li> <li>2. Usage commercial : de quartier, production artisanale de produits (ex. : boulangerie, pâtisserie, etc.), restaurant, services personnels et établissements touristiques.</li> </ol> </li> <li>▪ Îlot n° 12 (Aire résidentielle du chemin de l'Anse/rue Main)               <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Habitation unifamiliale.</li> </ol> </li> <li>▪ Îlot n° 13 (Parc de maisons mobiles du chemin Harwood)               <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Maison mobile;</li> <li>2. Maison unimodulaire.</li> </ol> </li> <li>▪ Îlot n° 21 (Aire résidentielle du Fief Choisy)               <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Habitation unifamiliale.</li> </ol> </li> <li>▪ Îlot n° 31 (Aire résidentielle de la Maison Félix-Leclerc)               <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Habitation unifamiliale;</li> <li>2. Habitation bifamiliale;</li> <li>3. Centre culturel et artistique.</li> </ol> </li> </ul>		<p>La densité d'occupation au sol maximale est fixée à 4,7 logements à l'hectare (nette).</p>
<p><b>Agricole municipale (AMU)</b></p> <p>L'affectation agricole municipale est localisée à l'intérieur du périmètre d'urbanisation et à l'extérieur de la zone agricole permanente décrétée par le gouvernement du Québec.</p> <p>Cette affectation désigne un secteur caractérisé par des usages résidentiels unifamiliaux implantés sur des terrains de grande superficie et de nombreux terrains vacants.</p> <p>Cette affectation vise à limiter l'ajout d'usages résidentiels supplémentaires considérant la capacité limitée des services municipaux existants et dans certains secteurs l'absence de ces derniers.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Agriculture urbaine.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Habitation unifamiliale existante à la date d'entrée en vigueur du présent plan d'urbanisme et le remplacement de cette dernière par une habitation unifamiliale;</li> <li>▪ Les usages visant la conservation des milieux;</li> <li>▪ Utilités publiques.</li> </ul>	<p>La densité d'occupation au sol est prescrite à l'article 3.2.</p>
<p><b>Agricole publique (APB)</b></p> <p>L'affectation agricole publique est localisée à l'extérieur du périmètre d'urbanisation et à l'intérieure de la zone agricole permanente décrétée par le gouvernement du Québec. Elle vise à reconnaître l'emplacement visé par le décret 873-2018 pour le centre hospitalier régional de Vaudreuil-Soulanges.</p> <p>Cette affectation est ciblée dans les secteurs visés par le plan particulier d'urbanisme (PPU) du Pôle Santé.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Les usages agricoles afin d'assurer la compatibilité avec la LPTAA (article 98);</li> <li>▪ Les usages non agricoles suivants, sous réserve d'une autorisation ou d'un avis de la conformité en vertu de la LPTAA :               <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Les usages institutionnels : Hôpital et les bâtiments, les espaces de stationnement, les constructions, les ouvrages et les travaux complémentaires à ce type d'établissement.</li> </ol> </li> </ul>		<p>Non applicable.</p>

### 3. MISE EN ŒUVRE

#### 3.2 AFFECTATIONS ET DENSITÉS

AFFECTATION	FONCTION DOMINANTE (USAGES AUTORISÉS)	FONCTION COMPLÉMENTAIRE (USAGES AUTORISÉS)	DENSITÉ (LOG./HA)
<p><b>Agricole récréative (ARE)</b></p> <p>L'affectation agricole récréative est localisée à l'extérieur du périmètre d'urbanisation et à l'intérieure de la zone agricole permanente décrétée par le gouvernement du Québec.</p> <p>Cette affectation vise à reconnaître les activités récréatives ayant fait l'objet d'une autorisation antérieure de la CPTAQ.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Les usages agricoles sans bâtiments afin d'assurer la compatibilité avec la LPTAA (article 98);</li> <li>▪ Les usages récréatifs, sous réserve d'une autorisation ou d'un avis de la conformité en vertu de la LPTAA.</li> </ul>		Non applicable.
<p><b>Aire mixte de type 1 (RM1)</b></p> <p>L'affectation aire mixte de type 1 est localisée à l'extérieur du périmètre d'urbanisation.</p> <p>Cette affectation vise à circonscrire le redéveloppement et le développement des milieux de vie faisant partie du Pôle santé, dans une optique de mixité des usages et de complémentarité avec l'hôpital et les services afférents.</p> <p>Cette affectation est ciblée dans les secteurs visés par le plan particulier d'urbanisme (PPU) du Pôle Santé.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Les usages commerciaux suivants               <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Services professionnels.</li> </ol> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Les usages récréatifs extensifs;</li> <li>▪ Les usages visant la conservation des milieux;</li> <li>▪ Utilités publiques.</li> </ul>	Non applicable.
<p><b>Aire mixte de type 2 (RM2)</b></p> <p>L'affectation aire mixte de type 2 est localisée à l'extérieur du périmètre d'urbanisation. Elle est caractérisée par la présence d'usages commerciaux et industriels lourds ou générant des nuisances susceptibles d'affecter la qualité des milieux de vie adjacents, ces usages pourraient être remplacés au fil du temps par des usages moins lourds.</p> <p>Cette affectation vise à circonscrire le redéveloppement et le développement des milieux de vie faisant partie du Pôle santé, dans une optique de mixité des usages et de complémentarité avec l'hôpital et les services afférents.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Les usages commerciaux suivants :               <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Commerce artériel à l'exception des usages compris dans la sous-catégorie « (42) Transport par véhicule moteur (infrastructure) »;</li> <li>2. Commerce de transport que via un contrôle discrétionnaire assuré par le règlement sur les usages conditionnels.</li> </ol> </li> <li>▪ Les usages industriels suivant :               <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Industrie de prestige que via un contrôle discrétionnaire assuré par le règlement sur les usages conditionnels.</li> </ol> </li> <li>▪ Les usages publics.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Les usages récréatifs extensifs;</li> <li>▪ Les usages visant la conservation des milieux;</li> <li>▪ Utilités publiques.</li> </ul>	Non applicable.

## 3. MISE EN ŒUVRE

### 3.2 AFFECTATIONS ET DENSITÉS

AFFECTATION	FONCTION DOMINANTE (USAGES AUTORISÉS)	FONCTION COMPLÉMENTAIRE (USAGES AUTORISÉS)	DENSITÉ (LOG./HA)
<p><b>Aire résidentielle (RES)</b></p> <p>L'affectation aire résidentielle est localisée à l'extérieur du périmètre d'urbanisation.</p> <p>Cette affectation vise à reconnaître les milieux de vie à dominance résidentielle et correspond aux secteurs longeant le chemin Daoust et une partie de la montée d'Alstonvale et de la route Harwood.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Habitation unifamiliale.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Commerce de quartier;</li> <li>Utilités publiques à portée locale (ce qui exclut les équipements publics régionaux et d'intérêt métropolitain);</li> <li>Les usages récréatifs;</li> <li>Les usages visant la conservation des milieux;</li> <li>Les usages agricoles sans bâtiment et agriculture urbaine.</li> </ul>	<p>La densité d'occupation au sol maximale est fixée à 7,1 logements à l'hectare (nette).</p>
<p><b>Commerciale locale (CLO)</b></p> <p>L'affectation commerciale locale est localisée à l'intérieur du périmètre d'urbanisation, cette affectation est attribuée aux artères commerciales dites traditionnelles (échelle du piéton, offre commerciale relativement compacte, au cœur d'un milieu de vie, etc.), et notamment situées dans les noyaux historiques de développement commercial des anciennes villes de Dorion et de Vaudreuil, ou certains secteurs plus anciens du territoire.</p> <p>À l'échelle du piéton, les activités commerciales autorisées visent une desserte variée (prioritairement de voisinage et de quartier, mais parfois aussi à l'échelle de la ville) et tiennent compte du caractère particulier de ces secteurs et de l'animation souhaitée au niveau de l'espace public.</p> <p>La fonction résidentielle y est parfois autorisée, mais la vocation économique doit demeurer dominante.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Commerce de quartier;</li> <li>Commerce urbain.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Habitation existante à la date d'entrée en vigueur du présent plan d'urbanisme et le remplacement de cette dernière par une habitation de classe d'usage identique;</li> <li>Habitation mixte;</li> <li>Industrie artisanale avec vente au détail et service (dans les zones compatibles et en vertu du règlement sur les usages conditionnels);</li> <li>Espaces publics;</li> <li>Institutionnelle et administrative;</li> <li>Utilités publiques.</li> </ul>	
<p><b>Commerciale de proximité (CPR)</b></p> <p>L'affectation commerciale de proximité est localisée à l'intérieur du périmètre d'urbanisation, cette affectation est attribuée aux noyaux d'activités existants ou souhaités accueillant ou pouvant accueillir regroupement significatif d'établissements permettant une desserte en biens et services d'utilité courante (de proximité) pour le voisinage et le quartier et elle s'intègre à la trame résidentielle bâtie environnante.</p> <p>Cette affectation est typiquement localisée à l'intersection de rues locales ayant un débit de circulation plus élevé. Compte tenu de la proximité des milieux qu'elle dessert, la réglementation d'urbanisme peut prévoir des ratios de stationnement moins élevés pour les activités commerciales.</p> <p>La fonction résidentielle y est parfois autorisée, mais la vocation commerciale doit demeurer dominante.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Commerce de quartier;</li> <li>Commerce urbain.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Commerce de récréation;</li> <li>Habitation mixte;</li> <li>Industrie artisanale avec vente au détail et service (dans les zones compatibles et en vertu du règlement sur les usages conditionnels);</li> <li>Espaces publics;</li> <li>Institutionnelle et administrative;</li> <li>Utilités publiques.</li> </ul>	<p>Non applicable.</p>

### 3. MISE EN ŒUVRE

#### 3.2 AFFECTATIONS ET DENSITÉS

AFFECTATION	FONCTION DOMINANTE (USAGES AUTORISÉS)	FONCTION COMPLÉMENTAIRE (USAGES AUTORISÉS)	DENSITÉ (LOG./HA)
<p><b>Commerciale régionale (CRE)</b></p> <p>L'affectation commerciale régionale est localisée à l'intérieur du périmètre d'urbanisation, cette affectation comprend des commerces et services dont le rayonnement est régional.</p> <p>Cette affectation se retrouve à des endroits ciblés et stratégiques du territoire où la visibilité à partir des voies collectrices et des axes autoroutiers est importante.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Commerce urbain;</li> <li>▪ Commerce artériel;</li> <li>▪ Commerce de transport;</li> <li>▪ Commerce de récréation.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Habitation multifamiliale;</li> <li>▪ Habitation mixte;</li> <li>▪ Industrie artisanale avec vente au détail et service (dans les zones compatibles et en vertu du règlement sur les usages conditionnels);</li> <li>▪ Espaces publics;</li> <li>▪ Institutionnelle et administrative;</li> <li>▪ Utilités publiques.</li> </ul>	Non applicable.
<p><b>Conservation de type 1 (CS1)</b></p> <p>L'affectation conservation de type 1 comprend l'Île Bray ainsi que les quelques îles de la Baie de Vaudreuil et de la rivière des Outaouais. Cette affectation vise à reconnaître les espaces non occupés ou très faiblement occupés voués à la protection de milieux de grande sensibilité au point de vue écologique et à haut potentiel en termes de faune et de flore.</p> <p>Cette affectation est consacrée à la protection intégrale des écosystèmes.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Les usages visant la conservation des milieux.</li> </ul>		Non applicable.
<p><b>Conservation de type 2 (CS2)</b></p> <p>L'affectation conservation de type 2 comprend l'Île-aux-Tourtes.</p> <p>Cette affectation vise à reconnaître les espaces non occupés ou très faiblement occupés voués à la protection de milieux de grande sensibilité au point de vue écologique et à haut potentiel au niveau de la faune et de la flore.</p> <p>Cette affectation comprend des aménagements récréatifs légers permettant à la population d'apprécier les richesses naturelles des lieux.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Les usages visant la conservation des milieux.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Les usages récréatifs extensifs.</li> </ul>	Non applicable.
<p><b>Espace vert et récréation (EVR)</b></p> <p>L'affectation espace vert et récréation est localisée à l'extérieur de la zone agricole permanente décrétée par le gouvernement du Québec.</p> <p>Cette affectation identifie les aires vouées principalement au développement d'un réseau intégré de parcs et espaces verts assurant la desserte équilibrée de chacun des quartiers en espaces récréatifs et de détente ainsi que l'accessibilité aux plans d'eau présents sur le territoire.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Espaces publics;</li> <li>▪ Les usages visant la conservation des milieux.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Utilités publiques.</li> </ul>	Non applicable.

## 3. MISE EN ŒUVRE

### 3.2 AFFECTATIONS ET DENSITÉS

AFFECTATION	FONCTION DOMINANTE (USAGES AUTORISÉS)	FONCTION COMPLÉMENTAIRE (USAGES AUTORISÉS)	DENSITÉ (LOG./HA)
<p><b>Habitation de faible densité (HFA)</b></p> <p>L'affectation habitation de faible densité est localisée à l'intérieur du périmètre d'urbanisation, cette affectation regroupe principalement des habitations de faible densité desservies par les services municipaux d'aqueduc et d'égout sanitaire. Elle comprend des secteurs d'habitation où l'homogénéité du tissu résidentiel et le maintien de la préservation des composantes urbanistiques sont assurés.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Habitation unifamiliale.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Habitation bifamiliale ou trifamiliale;</li> <li>Habitation multifamiliale existante à la date d'entrée en vigueur du présent plan d'urbanisme et le remplacement de cette dernière par une habitation multifamiliale;</li> <li>Commerce de quartier;</li> <li>Espaces publics;</li> <li>Utilités publiques.</li> </ul>	<p>La densité d'occupation au sol est prescrite à l'article 3.2.</p>
<p><b>Habitation de moyenne et forte densité (HMF)</b></p> <p>L'affectation habitation de moyenne et forte densité est localisée à l'intérieur du périmètre d'urbanisation.</p> <p>Cette affectation regroupe principalement des habitations de moyenne et forte densité desservies par les services municipaux d'aqueduc et d'égout sanitaire et où sont autorisés certains usages complémentaires visant à assurer la création de milieux de vie dynamiques et complets.</p> <p>Cette affectation se retrouve à des endroits ciblés et stratégiques du territoire, visant particulièrement les terrains à construire et à requalifier.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Habitation bifamiliale ou trifamiliale;</li> <li>Habitation multifamiliale.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Habitation unifamiliale existante à la date d'entrée en vigueur du présent plan d'urbanisme et le remplacement de cette dernière par une habitation unifamiliale;</li> <li>Habitation collective;</li> <li>Habitation mixte;</li> <li>Commerce de quartier;</li> <li>Espaces publics;</li> <li>Utilités publiques;</li> <li>Agriculture urbaine.</li> </ul>	<p>La densité d'occupation au sol est prescrite à l'article 3.2.</p>
<p><b>Industrie de prestige (IPR)</b></p> <p>L'affectation industrie de prestige est localisée à l'intérieur du périmètre d'urbanisation, elle est attribuée aux portions d'un secteur industriel, à fort potentiel industriel, limitrophe aux grands axes routiers, milieux de vie ou axes structurants de transport collectif.</p> <p>Cette affectation vise à accueillir des entreprises génératrices d'emplois et moins contraignantes dans l'optique de renforcer le rôle de pôle régional de Vaudreuil-Dorion. Les usages autorisés dans cette affectation comprennent des activités à valeur ajoutée générant des retombées économiques d'importance et une optimisation de l'occupation du sol des bâtiments.</p> <p>Elle assure une transition harmonieuse entre les secteurs industriels et résidentiels.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Industrie de prestige.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>L'usage « Centre de distribution ou d'expédition de marchandises diverses (6376) ». Les activités de cet usage doivent être à valeur ajoutée par l'intégration de fonctions administratives;</li> <li>Services aux entreprises et bureaux de professionnels (de type siège social), complémentaire à un usage industriel ou commercial de gros et implanter pour rehausser l'aspect du secteur;</li> <li>Utilités publiques;</li> <li>Agriculture urbaine.</li> </ul>	<p>Non applicable.</p>

### 3. MISE EN ŒUVRE

#### 3.2 AFFECTATIONS ET DENSITÉS

AFFECTATION	FONCTION DOMINANTE (USAGES AUTORISÉS)	FONCTION COMPLÉMENTAIRE (USAGES AUTORISÉS)	DENSITÉ (LOG./HA)
<p><b>Industrie mixte (IMX)</b></p> <p>L'affectation industrie mixte est localisée à l'intérieur du périmètre d'urbanisation, elle est attribuée aux portions d'un secteur industriel nécessitant peu de visibilité et davantage susceptible de générer des nuisances visuelles et sonores.</p> <p>Cette affectation vise à accueillir une mixité d'industries générales et traditionnelles et limite l'implantation d'activités non industrielles afin de consolider la vocation économique de ces secteurs.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Industrie de prestige;</li> <li>▪ Industrie mixte.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Para-industrielle;</li> <li>▪ À l'intérieur du parc industriel Relais du routier, les usages commerciaux suivants :               <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Restaurant et établissement avec service complet (sans terrasse);</li> <li>2. Restaurant et établissement avec service complet (avec terrasse);</li> </ol> </li> <li>▪ Commerce de transport;</li> <li>▪ Services aux entreprises et bureaux de professionnels (de type siège social), complémentaire à un usage industriel ou commercial de gros et implanter pour rehausser l'aspect du secteur;</li> <li>▪ Utilités publiques;</li> <li>▪ Agriculture urbaine.</li> </ul>	Non applicable.
<p><b>Infrastructure (INF)</b></p> <p>L'affectation infrastructure identifie l'emprise des axes autoroutiers et du réseau ferroviaire.</p> <p>Cette affectation vise à reconnaître les emprises des autoroutes A-20, A-30, A-40 et les chemins de fer du CN, CP et du Réseau de transport métropolitain.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Axes autoroutiers;</li> <li>▪ Réseau ferroviaire.</li> </ul>		Non applicable.
<p><b>Institutionnelle et communautaire (INS)</b></p> <p>L'affectation institutionnelle et communautaire est localisée à l'intérieur du périmètre d'urbanisation, elle identifie les aires vouées principalement aux équipements communautaires à caractère public, parapublic ou semi-public desservant la population locale et régionale en services municipaux, scolaires, culturels, socioculturels, communautaires et institutionnels.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Espaces publics;</li> <li>▪ Institutionnelle et administrative;</li> <li>▪ Utilités publiques.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Les usages visant la conservation des milieux.</li> </ul>	Non applicable.

## 3. MISE EN ŒUVRE

### 3.2 AFFECTATIONS ET DENSITÉS

AFFECTATION	FONCTION DOMINANTE (USAGES AUTORISÉS)	FONCTION COMPLÉMENTAIRE (USAGES AUTORISÉS)	DENSITÉ (LOG./HA)
<p><b>Mixte urbain (MXU)</b></p> <p>L'affectation mixte urbain est localisée à l'intérieur du périmètre d'urbanisation, elle est ciblée dans les secteurs visés par les plans particuliers d'urbanisme (PPU) du Quartier de la Gare et du Quartier Harwood – De Lotbinière où une mixité d'activités est souhaitée afin de créer un milieu de vie compact, complet et dynamique.</p> <p>Cette affectation vise une mixité des usages le long des voies de circulation collectrices. Elle autorise la fonction résidentielle de moyenne et forte densité dans une perspective d'optimisation de l'utilisation du sol et de diversification des milieux de vie, le tout dans le respect de certaines conditions visant à assurer une cohabitation harmonieuse des différentes fonctions.</p> <p>L'offre commerciale répond à des besoins dont les niveaux de desserte varient : échelle du quartier ou de la ville, voire régionale. Elle est préférentiellement concentrée aux intersections, à proximité du transport collectif structurant et intégrée à des bâtiments mixtes occupés par une activité résidentielle.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Commerce de quartier;</li> <li>▪ Commerce urbain;</li> <li>▪ Habitation multifamiliale;</li> <li>▪ Habitation mixte.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Habitation unifamiliale, bifamiliale et trifamiliale existante à la date d'entrée en vigueur du présent plan d'urbanisme et le remplacement de ces dernières par une habitation de classe d'usage identique;</li> <li>▪ Habitation collective;</li> <li>▪ Commerce artériel;</li> <li>▪ Espaces publics;</li> <li>▪ Institutionnelle et administrative;</li> <li>▪ Utilités publiques.</li> </ul>	<p>La densité d'occupation au sol est prescrite à l'article 3.2.</p>
<p><b>Récréative (REC)</b></p> <p>L'affectation récréative est localisée à l'extérieur du périmètre d'urbanisation.</p> <p>Cette affectation vise à reconnaître les activités récréatives et correspond au secteur du terrain de golf Summerlea.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Les usages récréatifs.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Les établissements d'hébergement touristique pour un maximum de 50% de l'aire.</li> </ul>	<p>Non applicable.</p>
<p><b>Villégiature (VIL)</b></p> <p>L'affectation villégiature est localisée à l'extérieur du périmètre d'urbanisation, cette affectation comprend les secteurs non-desservis par les services municipaux.</p> <p>Elle vise à reconnaître le développement de villégiature résidentiel dans les milieux présentant un potentiel esthétique ou écologique.</p> <p>Cette affectation comprend le secteur visé par le plan particulier d'urbanisme (PPU) du Ravin-Boisé. Ce secteur est le seul de l'affectation qui est desservi par les services municipaux.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Habitation unifamiliale.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Les usages récréatifs extensifs;</li> <li>▪ Les usages visant la conservation des milieux;</li> <li>▪ Les usages agricoles sans bâtiment;</li> <li>▪ Agriculture urbaine.</li> </ul>	<p>La densité d'occupation au sol maximale est fixée à 2,7 logements à l'hectare (nette).</p>

# 3. MISE EN ŒUVRE

## 3.2 AFFECTATIONS ET DENSITÉS

### DISPOSITIONS GÉNÉRALES

#### Types d'usages commerciaux et industriels générant des nuisances susceptibles d'affecter la qualité des milieux de vie

En vue de réduire l'impact de certaines activités commerciales et industrielles sur la qualité des milieux de vie adjacents (résidentiels, institutionnels et récréatifs), le plan d'urbanisme identifie les types d'usages suivants qui feront l'objet de dispositions à la réglementation d'urbanisme visant l'aménagement d'une zone tampon :

- Les établissements de production animale;
- Les usines de fabrication d'asphalte et de ciment;
- Les usines de fabrication, y compris les entrepôts, d'explosifs et de matières dangereuses pour la santé et la sécurité publique;
- Les dépôts de liquides inflammables;
- Les distilleries, à l'exception des microbouturages et des distilleries artisanales;
- Les élévateurs à grain;
- Les entrepôts de matières dangereuses;
- Les fabriques de produits nitrocellulosiques;
- Les meuneries, minoteries et usines d'aliments pour le bétail;
- Les usines de recyclage de papier;
- Les usines de transformation de caoutchouc;
- Toutes autres activités industrielles comportant des risques élevés de sinistres ou de contamination de l'environnement;
- Les cimetières d'automobiles et les cours à ferraille.

#### Ouverture des nouvelles rues et prolongement des rues existantes

Dans certaines aires d'affectation du territoire, l'ouverture d'une nouvelle rue publique ou le prolongement d'une rue existante est encadré afin de limiter les opportunités de développement à l'extérieur des périmètres d'urbanisation.

Le prolongement d'une rue existante intègre les cas suivants:

- Rayon de virage : aménagement d'un rayon de virage à l'extrémité d'une rue existante d'une longueur maximale de 150 mètres (de la fin de la rue existante jusqu'à l'extrémité du rayon);
- Raccordement : aménagement d'un tronçon de rue, d'une longueur maximale de 300 mètres, permettant de raccorder deux rues existantes.

Le tableau ci-contre indique les aires d'affectation où des conditions s'appliquent à l'ouverture d'une nouvelle rue publique ou le prolongement d'une rue existante. Les aires d'affectation qui n'y figurent pas autorisent de telles interventions sans conditions.

Dans le cas d'une rue cadastrée avant le 25 octobre 2004 et non construite, l'ouverture de la rue est interdite dans une aire d'affectation située à l'extérieur des périmètres d'urbanisation et où l'habitation est autorisée.

AIRE D'AFFECTATION	OUVERTURE D'UNE NOUVELLE RUE	PROLONGEMENT D'UNE RUE EXISTANTE	
		Rayon de virage	Raccordement
<b>Agricole (AGR)</b>	Prohibé	Autorisé <sup>1</sup>	Prohibé
<b>Agricole ilot déstructuré (AID)</b>	Prohibé	Autorisé <sup>1</sup>	Prohibé
<b>Agricole municipale (AMU)</b>	Prohibé	Autorisé <sup>1</sup>	Prohibé
<b>Agricole publique (APB)</b>	Prohibé	Autorisé <sup>1</sup>	Prohibé
<b>Agricole récréative (ARE)</b>	Prohibé	Autorisé <sup>1</sup>	Prohibé
<b>Aire mixte de type 1 (RM1)</b>	Prohibé	Autorisé	Autorisé
<b>Aire mixte de type 2 (RM2)</b>	Prohibé	Autorisé	Autorisé
<b>Aire résidentielle (RES)</b>	Prohibé	Autorisé	Autorisé
<b>Conservation de type 1 (CS1)</b>	Prohibé	Prohibé	Prohibé
<b>Conservation de type 2 (CS2)</b>	Prohibé	Prohibé	Prohibé
<b>Récréative (REC)</b>	Prohibé	Autorisé	Autorisé
<b>Villégiature (VIL)</b>	Prohibé <sup>2</sup>	Autorisé	Autorisé

1. Le prolongement de la rue ne doit pas entraîner un développement, soit l'ajout de nouvelles constructions principales en bordure de cette portion de rue.

2. Malgré l'interdiction, l'ouverture des rues est autorisée, uniquement, dans les limites du territoire visé par le PPU du Ravin-Boisé.

## 3. MISE EN ŒUVRE

---

### 3.2 AFFECTATIONS ET DENSITÉS

#### **Conditions de développement à l'intérieur des aires d'affectation : Mixte de type 1 (RM1), Mixte de type 2 (RM2), Résidentielle (RES) et Villégiature (VIL)**

Dans les aires d'affectations : Mixte de type 1 (RM1), Mixte de type 2 (RM2), Résidentielle (RES) et Villégiature (VIL) , situées à l'extérieur du périmètre d'urbanisation, la construction est autorisée dans l'un ou l'autre des cas listés ci-dessous :

- Le long des rues existantes en date du 25 octobre 2004;
- À l'intérieur des limites du territoire visé par le PPU du Ravin-Boisé adopté avant le 25 octobre 2004;
- Dans un secteur loti avant le 25 octobre 2004.

#### **Réseaux d'aqueduc et d'égout**

À l'intérieur du périmètre d'urbanisation, l'implantation et le prolongement des réseaux d'aqueduc et d'égout sont autorisés.

De plus, la desserte des constructions par les deux services (aqueduc et égout) est obligatoire.

À l'extérieur du périmètre d'urbanisation, l'implantation et le prolongement des réseaux d'aqueduc et d'égout sont autorisés uniquement pour répondre à des problématiques de salubrité et de santé publique.

### 3. MISE EN ŒUVRE

#### 3.2 AFFECTATIONS ET DENSITÉS

##### DENSITÉ D'OCCUPATION DU SOL

###### Densité minimale d'occupation du sol

Le territoire de Vaudreuil-Dorion est assujéti à des seuils minimaux de densité résidentielle en vertu du SADR3 de la MRC de Vaudreuil-Soulanges et du PMAD de la Communauté métropolitaine de Montréal.

La densité minimale prescrite est exprimée en nombre de logements à l'hectare. Il s'agit d'une densité brute, c'est-à-dire qu'elle s'applique uniquement aux espaces vacants et à redévelopper à des fins résidentielles ou mixtes. La densité brute doit être multipliée par un facteur de 1,25 pour l'exprimer en densité nette, c'est-à-dire excluant la superficie des emprises de rues et celles des parcs.

La densité minimale prescrite au présent plan d'urbanisme est fournie au tableau ci-contre, selon le plan des aires de densification (figure 4).

Le seuil minimal de densité prescrit est une « moyenne » applicable au niveau de planification, soit à l'aire TOD ou au périmètre d'urbanisation. Les modalités pour déterminer un seuil de densité sont celles prescrites au SADR de la MRC de Vaudreuil-Soulanges. Les seuils de densité à l'intérieur du périmètre d'urbanisation s'appliquent à compter du 1er janvier de l'année visée, par exemple, entre le 1er janvier 2022 et le 31 décembre 2026.

Les seuils de densité minimale prescrits au présent plan sont transposés au règlement de zonage, se traduisant en une densité minimale autorisée pour un usage du groupe Habitation dans un secteur ou une zone donnée.

Seuils minimaux de densité selon les aires de densification

AIRES DE DENSIFICATION	NIVEAUX DE PLANIFICATION	SEUILS DE DENSITÉ MINIMALE (log./ha)	
		2022-2026	2027-2031
1	Périmètre d'urbanisation	24	26
	Aire TOD	40	
2	Périmètre d'urbanisation	20	22
	Aire TOD	40	
3	Périmètre d'urbanisation	16	18

###### Densité maximale d'occupation du sol

Une densité d'occupation du sol maximale est établie pour certaines grandes affectations afin de réduire la pression des milieux habités en dehors du périmètre d'urbanisation. La densité maximale prescrite est exprimée en nombre de logements à l'hectare.

Seuils maximaux de densité selon les certaines grandes affectations

GRANDES AFFECTATIONS	SEUILS DE DENSITÉ MAXIMALE (log./ha)
<b>Agricole (AGR)</b>	2 <sup>1</sup> (nette)
<b>îlot déstructuré (AID)</b>	4,7 (nette)
<b>Villégiature (VIL)</b>	2,7 (nette)
<b>Aire résidentielle (RES)</b>	7,1 (nette)

1. La densité ne s'applique pas dans le cas d'une résidence autorisée en vertu de l'article 40 de la LPTAA.

### 3. MISE EN ŒUVRE

#### 3.2 AFFECTATIONS ET DENSITÉS

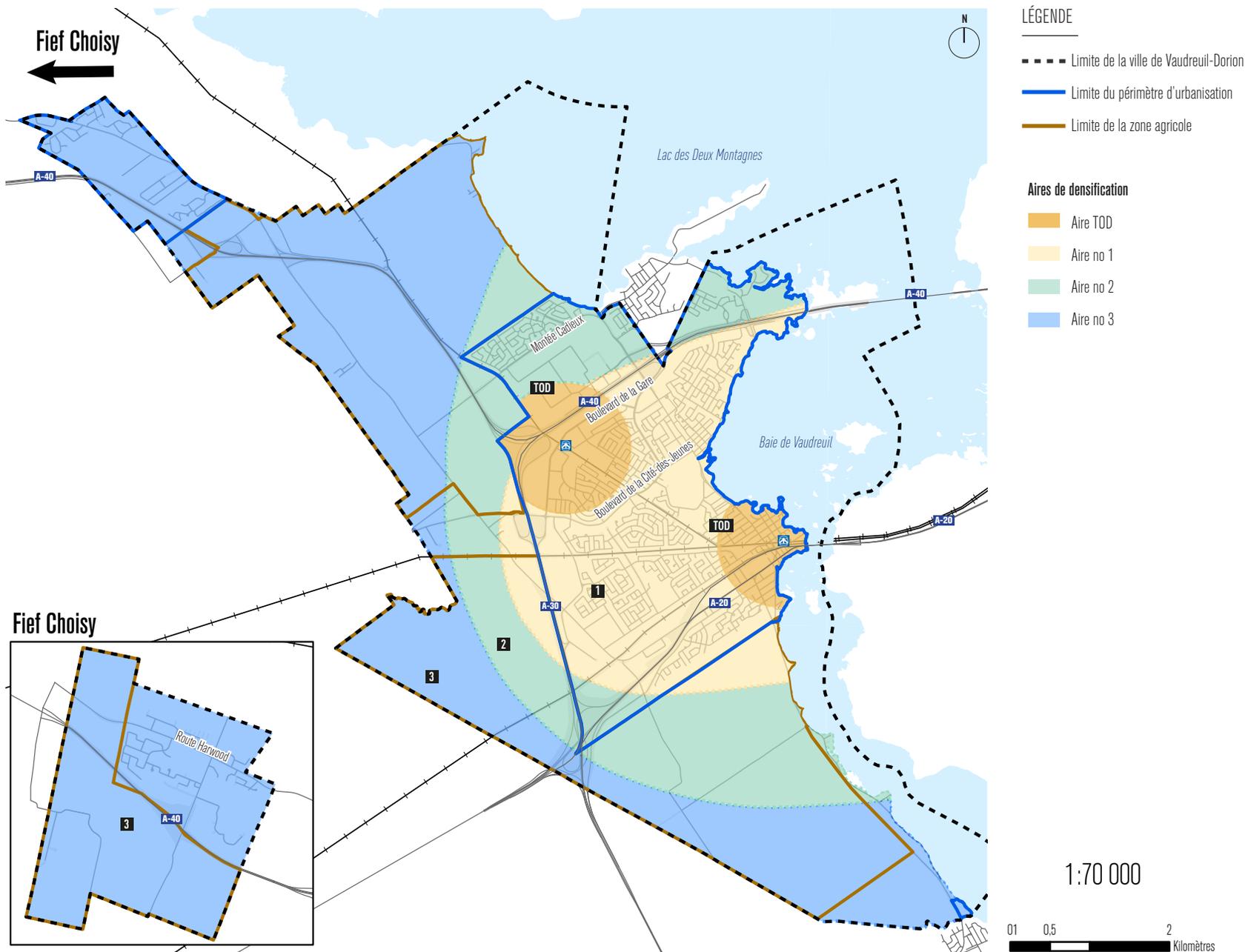


Fig. 4. Plan des aires de densification

## **3. MISE EN ŒUVRE**

---

### **3.3 DEMANDE D'AGRANDISSEMENT DU PÉRIMÈTRE D'URBANISATION**

Toute demande d'agrandissement du périmètre d'urbanisation doit respecter le processus prévu au SADR3.

### **3.4 DEMANDE D'AGRANDISSEMENT ET D'IDENTIFICATION D'UN ÎLOT DÉSTRUCTURÉ**

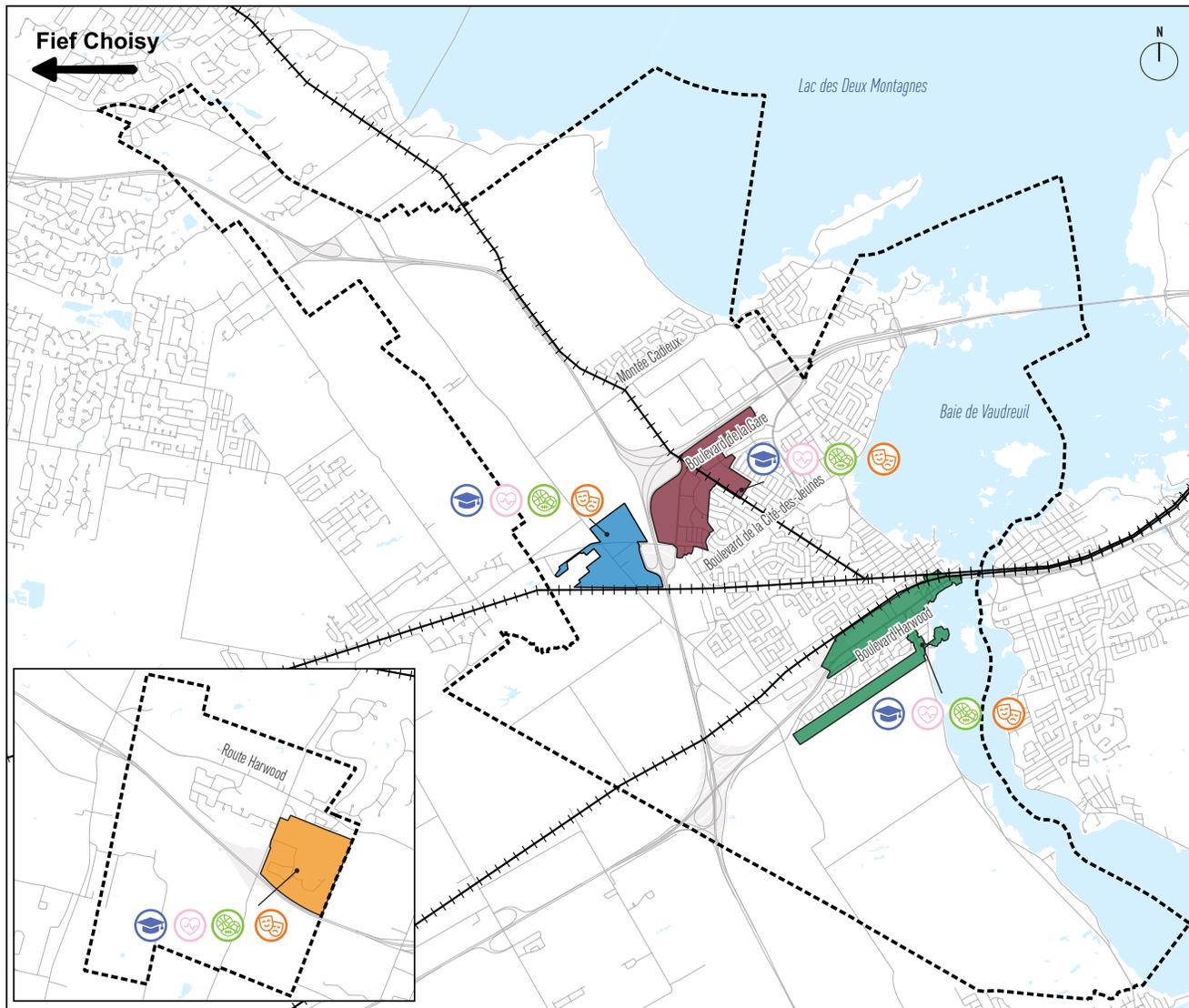
Toute demande d'agrandissement ou d'identification d'un îlot déstructuré doit respecter le processus prévu au SADR3.

**04**

**SECTEURS DE  
PLANIFICATION  
DÉTAILLÉE**

## 4. SECTEURS DE PLANIFICATION DÉTAILLÉS

### 4.1 PLAN DES SECTEURS VISÉS PAR LES PPU ET LOCALISATION OPTIMALE DES ÉQUIPEMENTS LIÉS À LA SANTÉ, L'ÉDUCATION, LA CULTURE ET LES SPORTS



#### LÉGENDE

--- Limite de la ville de Vaudreuil-Dorion

■ PPU du Quartier de la Gare

■ PPU du secteur Harwood-De Lotbinière

■ PPU du Pôle santé

■ PPU du Ravin-Boisé

#### Type d'équipement à l'intérieur des PPU

🎓 Éducation

💗 Santé

⚽ Sport

🎭 Culture

1:70 000

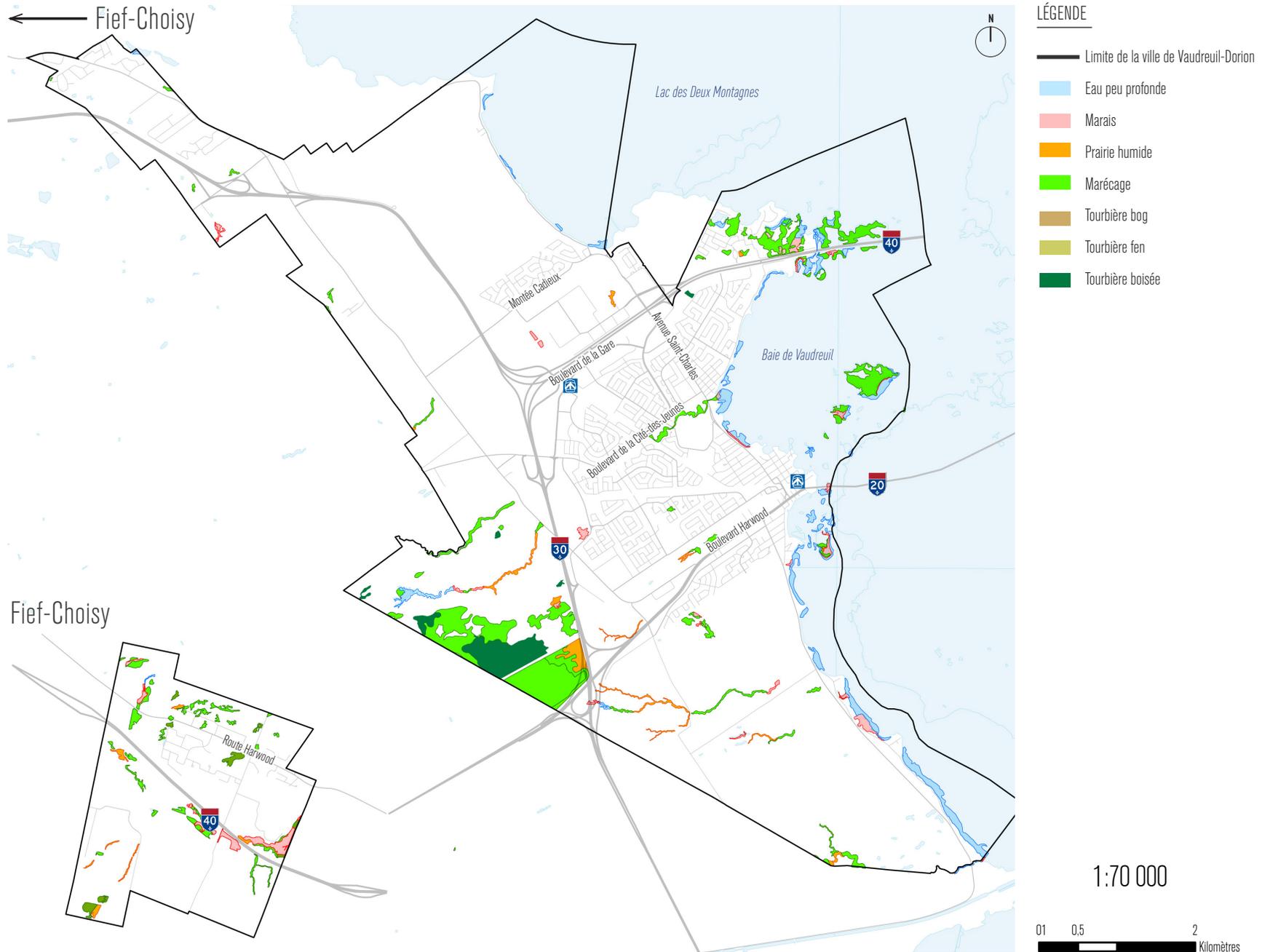
0 0.5 2  
Kilomètres

# 05

## ANNEXES

# ANNEXE I

## PLAN DES MILIEUX HUMIDES DE 0,3 HECTARES ET PLUS



## ANNEXE I

## CARACTÉRISATION DES MILIEUX HUMIDES DE 0,3 HECTARES ET PLUS

Superficie (ha)	Typologie	Pression anthropique			Ampleur ou impact des pressions anthropiques observées	Superficie (ha)	Typologie	Pression anthropique			Ampleur ou impact des pressions anthropiques observées
		Dominante	Secondaire	Tertiaire				Dominante	Secondaire	Tertiaire	
1,202	Prairie humide	Industrielle ou commerciale	Réseau transport d'énergie	Récréative	Moyen (de 26 à 50%)	0,332	Marais	Agricole	Récréative		Moyen (de 26 à 50%)
1,937	Marécage	Agricole			Faible (de 1 à 25%)	0,538	Marécage	Réseau transport routier	Résidentielle	Récréative	Fort (> de 50%)
3,394	Eau peu profonde	Réseau transport routier		Récréative	Moyen (de 26 à 50%)	1,695	Marais	Agricole			Faible (de 1 à 25%)
0,681	Marécage	Réseau transport routier			Faible (de 1 à 25%)	1,427	Tourbière boisée	Récréative			Faible (de 1 à 25%)
2,002	Marécage	Agricole		Récréative	Moyen (de 26 à 50%)	0,677	Marécage	Agricole	Récréative		Moyen (de 26 à 50%)
0,675	Marais	Réseau transport routier			Moyen (de 26 à 50%)	2,764	Marécage	Agricole	Drainage	Réseau transport routier	Moyen (de 26 à 50%)
1,396	Prairie humide	Agricole	Drainage		Fort (> de 50%)	0,356	Marécage	Résidentielle			Faible (de 1 à 25%)
0,405	Marais	Récréative			Faible (de 1 à 25%)	1,323	Eau peu profonde	Réseau transport routier	Résidentielle		Moyen (de 26 à 50%)
1,257	Marécage	Aucune pression identifiée			Aucun	0,407	Marécage	Réseau transport routier			Moyen (de 26 à 50%)
5,309	Marécage	Récréative			Faible (de 1 à 25%)	0,869	Marécage	Agricole			Faible (de 1 à 25%)
0,324	Prairie humide	Agricole	Réseau transport routier		Faible (de 1 à 25%)	0,379	Marécage	Résidentielle			Faible (de 1 à 25%)
0,613	Tourbière boisée	Aucune pression identifiée			Aucun	0,733	Marais	Réseau transport routier	Résidentielle		Faible (de 1 à 25%)
2,253	Eau peu profonde	Aucune pression identifiée			Aucun	0,411	Eau peu profonde	Réseau transport routier			Faible (de 1 à 25%)
0,335	Marais	Agricole			Faible (de 1 à 25%)	1,420	Marécage	Agricole			Faible (de 1 à 25%)
0,370	Marais	Aucune pression identifiée			Aucun	52,689	Tourbière boisée	Agricole	Récréative		Faible (de 1 à 25%)
1,332	Marécage	Agricole	Réseau transport d'énergie	Récréative	Moyen (de 26 à 50%)	5,183	Eau peu profonde	Récréative			Faible (de 1 à 25%)
0,848	Tourbière boisée	Agricole			Fort (> de 50%)	11,960	Marécage	Réseau transport routier	Agricole		Fort (> de 50%)
0,578	Marais	Récréative			Faible (de 1 à 25%)	0,305	Marécage	Agricole			Moyen (de 26 à 50%)
3,961	Prairie humide	Réseau transport routier		Récréative	Moyen (de 26 à 50%)	0,444	Marais	Récréative			Faible (de 1 à 25%)
1,108	Eau peu profonde	Aucune pression identifiée			Aucun	2,751	Eau peu profonde	Réseau transport routier	Résidentielle		Faible (de 1 à 25%)
1,627	Marécage	Agricole			Faible (de 1 à 25%)	0,385	Prairie humide	Aucune pression identifiée			Aucun
0,763	Tourbière boisée	Réseau transport d'énergie		Récréative	Faible (de 1 à 25%)	0,626	Marécage	Drainage			Faible (de 1 à 25%)
0,999	Marais	Aucune pression identifiée			Aucun	0,943	Marécage	Récréative			Faible (de 1 à 25%)
0,310	Marécage	Aucune pression identifiée			Aucun	0,346	Marécage	Aucune pression identifiée			Aucun
0,489	Marécage	Résidentielle			Faible (de 1 à 25%)	0,879	Eau peu profonde	Récréative			Faible (de 1 à 25%)
0,701	Marécage	Agricole	Réseau transport routier		Faible (de 1 à 25%)						

## ANNEXE I

## CARACTÉRISATION DES MILIEUX HUMIDES DE 0,3 HECTARES ET PLUS

Superficie (ha)	Typologie	Pression anthropique			Ampleur ou impact des pressions anthropiques observées	Superficie (ha)	Typologie	Pression anthropique			Ampleur ou impact des pressions anthropiques observées
		Dominante	Secondaire	Tertiaire				Dominante	Secondaire	Tertiaire	
0,840	Prairie humide	Industrielle ou commerciale	Réseau transport routier		Moyen (de 26 à 50%)	0,770	Marais	Réseau transport routier	Récréative		Moyen (de 26 à 50%)
0,442	Marécage	Réseau transport routier	Récréative		Moyen (de 26 à 50%)	21,874	Eau peu profonde	Réseau transport routier			Faible (de 1 à 25%)
1,641	Prairie humide	Aucune pression identifiée			Aucun	0,758	Prairie humide	Agricole			Moyen (de 26 à 50%)
0,327	Marais	Agricole	Réseau transport d'énergie		Faible (de 1 à 25%)	1,152	Marécage	Réseau transport routier			Moyen (de 26 à 50%)
0,476	Marécage	Aucune pression identifiée			Aucun	9,984	Prairie humide	Réseau transport routier			Moyen (de 26 à 50%)
2,658	Marais	Récréative			Faible (de 1 à 25%)	0,373	Eau peu profonde	Aucune pression identifiée			Aucun
0,850	Tourbière boisée	Réseau transport routier	Drainage		Fort (> de 50%)	0,432	Tourbière boisée	Agricole			Faible (de 1 à 25%)
0,607	Marécage	Résidentielle			Moyen (de 26 à 50%)	0,505	Marécage	Résidentielle			Faible (de 1 à 25%)
6,765	Eau peu profonde	Réseau transport routier	Résidentielle		Fort (> de 50%)	0,419	Marais	Agricole	Réseau transport d'énergie		Faible (de 1 à 25%)
1,530	Eau peu profonde	Aucune pression identifiée			Aucun	1,471	Marécage	Industrielle ou commerciale	Réseau transport routier		Moyen (de 26 à 50%)
0,932	Eau peu profonde	Aucune pression identifiée			Aucun	1,056	Marécage	Résidentielle			Faible (de 1 à 25%)
0,635	Prairie humide	Agricole			Fort (> de 50%)	0,574	Marais	Réseau transport routier	Industrielle ou commerciale		Moyen (de 26 à 50%)
8,738	Marécage	Récréative			Faible (de 1 à 25%)	1,428	Marais	Agricole			Fort (> de 50%)
0,811	Marais	Drainage			Moyen (de 26 à 50%)	0,471	Marais	Réseau transport routier	Récréative		Moyen (de 26 à 50%)
0,429	Prairie humide	Réseau transport d'énergie			Fort (> de 50%)	0,843	Eau peu profonde	Réseau transport routier	Résidentielle		Moyen (de 26 à 50%)
4,384	Prairie humide	Réseau transport routier	Agricole	Récréative	Moyen (de 26 à 50%)	45,893	Marécage	Agricole	Récréative		Faible (de 1 à 25%)
2,854	Eau peu profonde	Aucune pression identifiée			Aucun	0,513	Eau peu profonde	Réseau transport d'énergie			Faible (de 1 à 25%)
0,867	Marécage	Aucune pression identifiée			Aucun	1,146	Marécage	Réseau transport routier	Résidentielle		Fort (> de 50%)
0,557	Marais	Réseau transport routier	Industrielle ou commerciale		Fort (> de 50%)	1,071	Marécage	Creusement	Drainage		Fort (> de 50%)
0,657	Marécage	Récréative			Faible (de 1 à 25%)	0,324	Marais	Réseau transport routier	Résidentielle	Récréative	Moyen (de 26 à 50%)
0,545	Marais	Aucune pression identifiée			Aucun	0,469	Marécage	Agricole	Réseau transport d'énergie		Faible (de 1 à 25%)
4,538	Marécage	Récréative			Faible (de 1 à 25%)	0,573	Marais	Récréative			Faible (de 1 à 25%)
13,693	Marécage	Récréative			Faible (de 1 à 25%)	14,545	Marécage	Réseau transport routier	Récréative		Moyen (de 26 à 50%)
0,341	Marécage	Réseau transport d'énergie	Récréative		Fort (> de 50%)	1,143	Marécage	Réseau transport routier	Résidentielle		Moyen (de 26 à 50%)
1,317	Marais	Agricole	Récréative		Moyen (de 26 à 50%)	0,698	Marécage	Réseau transport routier			Faible (de 1 à 25%)
2,838	Eau peu profonde	Réseau transport routier	Résidentielle		Faible (de 1 à 25%)	1,695	Marécage	Aucune pression identifiée			Aucun

## ANNEXE I

## CARACTÉRISATION DES MILIEUX HUMIDES DE 0,3 HECTARES ET PLUS

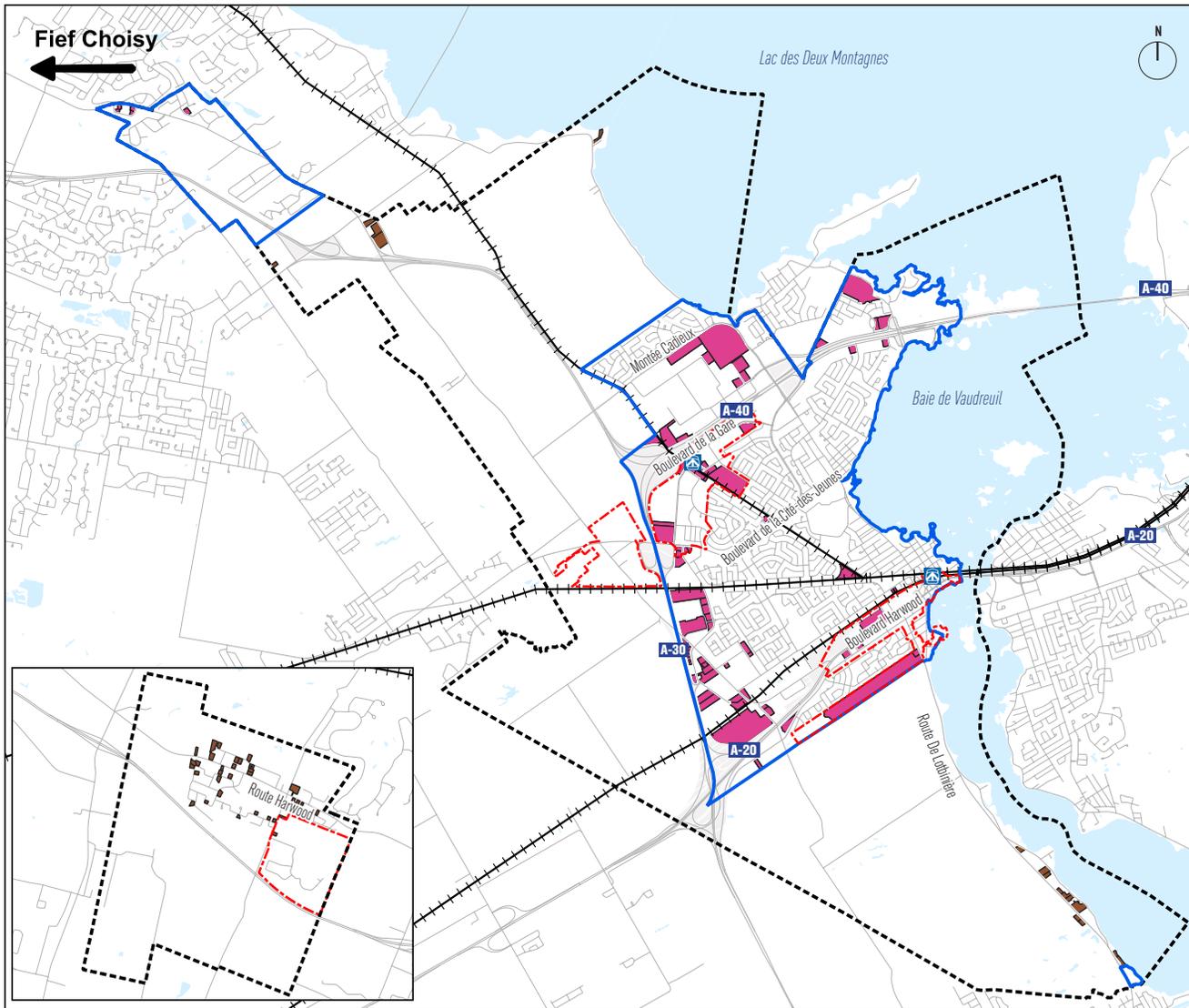
Superficie (ha)	Typologie	Pression anthropique			Ampleur ou impact des pressions anthropiques observées	Superficie (ha)	Typologie	Pression anthropique			Ampleur ou impact des pressions anthropiques observées
		Dominante	Secondaire	Tertiaire				Dominante	Secondaire	Tertiaire	
0,381	Marécage	Réseau transport routier	Résidentielle		Fort (> de 50%)	0,768	Eau peu profonde	Réseau transport routier	Agricole		Fort (> de 50%)
3,450	Marécage	Réseau transport routier	Réseau transport d'énergie	Agricole	Moyen (de 26 à 50%)	0,394	Marais	Réseau transport routier	Récréative		Moyen (de 26 à 50%)
0,832	Marécage	Réseau transport routier	Agricole		Moyen (de 26 à 50%)	9,234	Marécage	Réseau transport d'énergie			Fort (> de 50%)
0,669	Tourbière boisée	Agricole	Résidentielle	Réseau transport routier	Moyen (de 26 à 50%)	1,800	Eau peu profonde	Aucune pression identifiée			Aucun
2,752	Tourbière boisée	Agricole	Drainage		Fort (> de 50%)	0,558	Marais	Réseau transport routier			Moyen (de 26 à 50%)
17,801	Marécage	Aucune pression identifiée			Aucun	1,293	Marécage	Agricole			Faible (de 1 à 25%)
0,861	Marécage	Agricole	Récréative		Moyen (de 26 à 50%)	0,793	Eau peu profonde	Aucune pression identifiée			Aucun
0,397	Marécage	Aucune pression identifiée			Aucun	2,100	Eau peu profonde	Aucune pression identifiée			Aucun
0,481	Marécage	Récréative	Résidentielle		Faible (de 1 à 25%)	6,557	Marécage	Récréative			Faible (de 1 à 25%)
0,683	Marécage	Réseau transport routier	Récréative		Moyen (de 26 à 50%)	5,261	Eau peu profonde	Récréative			Faible (de 1 à 25%)
0,729	Marécage	Réseau transport routier	Industrielle ou commerciale		Moyen (de 26 à 50%)	0,617	Marécage	Réseau transport routier	Résidentielle	Récréative	Fort (> de 50%)
1,082	Marécage	Aucune pression identifiée			Aucun	0,559	Tourbière boisée	Résidentielle	Réseau transport routier		Moyen (de 26 à 50%)
5,074	Eau peu profonde	Aucune pression identifiée			Aucun	1,393	Eau peu profonde	Réseau transport routier	Drainage		Moyen (de 26 à 50%)
2,135	Marécage	Agricole			Moyen (de 26 à 50%)	0,634	Tourbière boisée	Récréative			Faible (de 1 à 25%)
0,314	Prairie humide	Aucune pression identifiée			Aucun	14,884	Marécage	Réseau transport routier	Récréative		Faible (de 1 à 25%)
1,224	Tourbière boisée	Réseau transport routier	Drainage		Fort (> de 50%)	0,540	Marécage	Résidentielle	Industrielle ou commerciale		Fort (> de 50%)
0,415	Marais	Réseau transport routier	Résidentielle	Récréative	Moyen (de 26 à 50%)	0,592	Marais	Réseau transport routier	Agricole		Fort (> de 50%)
0,524	Marécage	Aucune pression identifiée			Aucun	3,050	Tourbière boisée	Résidentielle			Faible (de 1 à 25%)
1,044	Marécage	Réseau transport d'énergie	Récréative	Agricole	Faible (de 1 à 25%)	0,365	Marécage	Drainage			Moyen (de 26 à 50%)
0,339	Marécage	Aucune pression identifiée			Aucun	0,577	Marécage	Agricole	Résidentielle		Faible (de 1 à 25%)
3,342	Marais	Réseau transport routier	Agricole	Drainage	Fort (> de 50%)	0,904	Marécage	Réseau transport routier			Moyen (de 26 à 50%)
0,480	Marécage	Résidentielle	Réseau transport routier		Moyen (de 26 à 50%)	1,175	Prairie humide	Récréative			Faible (de 1 à 25%)
0,870	Marais	Réseau transport routier	Réseau transport d'énergie	Agricole	Moyen (de 26 à 50%)	4,995	Eau peu profonde	Récréative			Faible (de 1 à 25%)
0,801	Eau peu profonde	Réseau transport routier	Résidentielle		Moyen (de 26 à 50%)	0,797	Eau peu profonde	Aucune pression identifiée			Aucun
0,461	Tourbière boisée	Agricole			Fort (> de 50%)	0,845	Prairie humide	Réseau transport routier	Drainage		Fort (> de 50%)
						0,767	Marécage	Industrielle ou commerciale	Réseau transport routier		Moyen (de 26 à 50%)

## ANNEXE I

### CARACTÉRISATION DES MILIEUX HUMIDES DE 0,3 HECTARES ET PLUS

Superficie (ha)	Typologie	Pression anthropique			Ampleur ou impact des pressions anthropiques observées	Superficie (ha)	Typologie	Pression anthropique			Ampleur ou impact des pressions anthropiques observées
		Dominante	Secondaire	Tertiaire				Dominante	Secondaire	Tertiaire	
0,684	Eau peu profonde	Réseau transport routier	Résidentielle	Récréative	Moyen (de 26 à 50%)	1,508	Marécage	Aucune pression identifiée			Aucun
0,815	Eau peu profonde	Réseau transport routier	Résidentielle		Fort (> de 50%)	1,566	Marécage	Réseau transport routier	Drainage		Fort (> de 50%)
1,275	Eau peu profonde	Résidentielle			Faible (de 1 à 25%)	0,450	Marécage	Réseau transport routier	Drainage		Fort (> de 50%)
1,390	Marécage	Récréative			Faible (de 1 à 25%)	1,374	Eau peu profonde	Réseau transport routier	Résidentielle		Moyen (de 26 à 50%)
2,181	Marécage	Agricole	Drainage		Faible (de 1 à 25%)	0,391	Eau peu profonde	Agricole			Fort (> de 50%)
0,481	Marais	Récréative			Moyen (de 26 à 50%)	0,465	Marécage	Résidentielle	Réseau transport routier		Fort (> de 50%)
1,006	Prairie humide	Récréative			Faible (de 1 à 25%)	0,469	Marécage	Résidentielle			Moyen (de 26 à 50%)
0,317	Marécage	Aucune pression identifiée			Aucun	1,069	Eau peu profonde	Réseau transport routier	Résidentielle		Moyen (de 26 à 50%)
0,595	Marais	Réseau transport routier	Industrielle ou commerciale		Fort (> de 50%)	0,532	Marais	Aucune pression identifiée			Aucun
1,508	Prairie humide	Agricole			Fort (> de 50%)	0,304	Prairie humide	Aucune pression identifiée			Aucun
26,184	Marais	Réseau transport routier	Drainage		Fort (> de 50%)	0,839	Tourbière boisée	Réseau transport routier	Résidentielle	Résidentielle	Fort (> de 50%)
4,139	Marais	Réseau transport routier	Résidentielle		Faible (de 1 à 25%)	1,761	Marais	Réseau transport routier	Agricole		Fort (> de 50%)
0,669	Marécage	Aucune pression identifiée			Aucun	3,577	Eau peu profonde	Réseau transport routier	Résidentielle	Récréative	Moyen (de 26 à 50%)
0,864	Prairie humide	Réseau transport d'énergie	Récréative	Agricole	Faible (de 1 à 25%)	0,343	Prairie humide	Réseau transport routier	Résidentielle	Récréative	Fort (> de 50%)
1,679	Eau peu profonde	Réseau transport routier			Fort (> de 50%)	0,527	Marécage	Aucune pression identifiée			Aucun
49,592	Marécage	Réseau transport routier	Agricole		Fort (> de 50%)	14,748	Marécage	Réseau transport routier	Drainage		Moyen (de 26 à 50%)
6,088	Tourbière boisée	Agricole	Récréative		Faible (de 1 à 25%)	0,809	Eau peu profonde	Réseau transport routier			Moyen (de 26 à 50%)
0,634	Eau peu profonde	Récréative			Faible (de 1 à 25%)	0,326	Marais	Agricole	Récréative		Moyen (de 26 à 50%)
0,412	Marécage	Aucune pression identifiée			Aucun	1,983	Marais	Aucune pression identifiée			Aucun
0,552	Eau peu profonde	Résidentielle	Réseau transport routier		Faible (de 1 à 25%)	6,678	Marécage	Réseau transport d'énergie	Réseau transport routier		Faible (de 1 à 25%)
1,023	Prairie humide	Industrielle ou commerciale			Fort (> de 50%)	0,947	Marécage	Réseau transport routier			Moyen (de 26 à 50%)
1,875	Marécage	Agricole	Réseau transport d'énergie		Faible (de 1 à 25%)						
0,715	Marécage	Industrielle ou commerciale	Résidentielle		Fort (> de 50%)						
0,714	Prairie humide	Réseau transport routier			Faible (de 1 à 25%)						
0,964	Marécage	Agricole	Récréative		Moyen (de 26 à 50%)						
1,053	Eau peu profonde	Réseau transport routier	Drainage		Moyen (de 26 à 50%)						

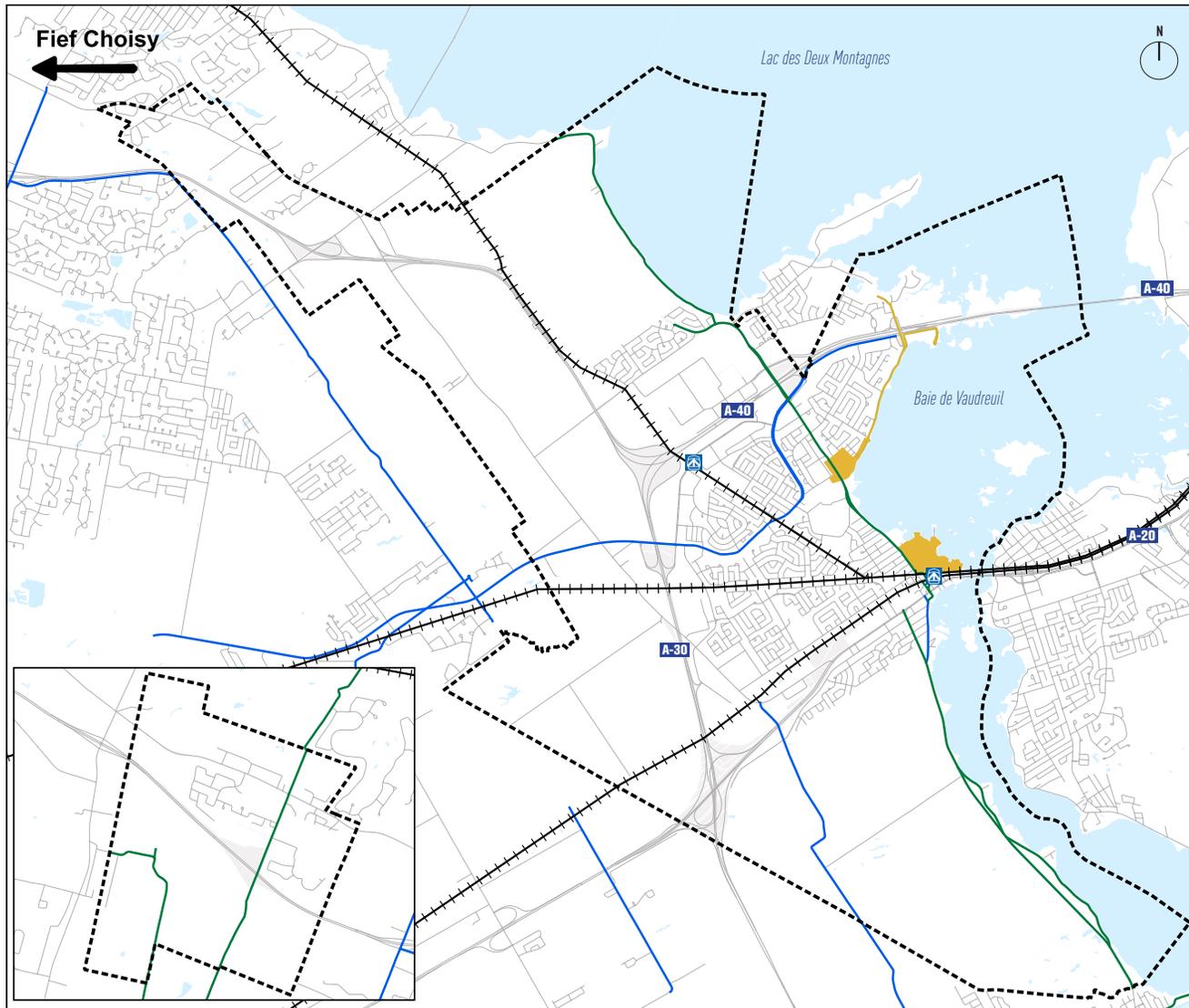
TERRAINS ADAPTÉS À UN REDÉVELOPPEMENT OU UNE REQUALIFICATION À L'INTÉRIEUR DU PÉRIMÈTRE D'URBANISATION



LÉGENDE

- Limite de la ville de Vaudreuil-Dorion
- - - Limite des PPU
- Périmètre d'urbanisation
- Terrains vacants/redéveloppements
- Hors du périmètre d'urbanisation
- Terrains vacants/redéveloppements

TRACÉS DU PAYSAGE CULTUREL



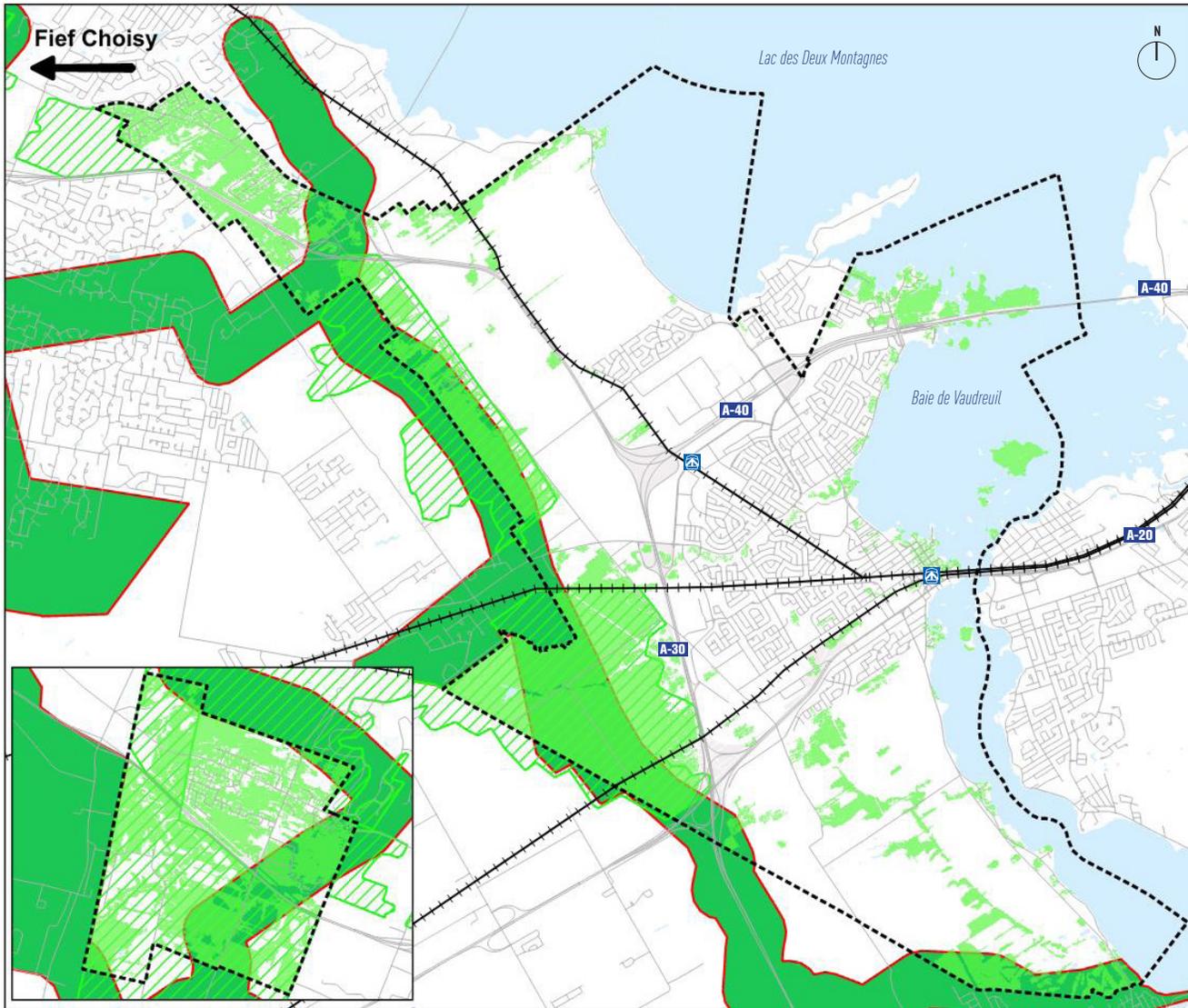
LÉGENDE

- Limite de la ville de Vaudreuil-Dorion
- Lanière patrimoniale
- Chemin historique fondateur
- Chemin de paysage
- Noyaux villageois

1:70 000



COUVERT FORESTIER



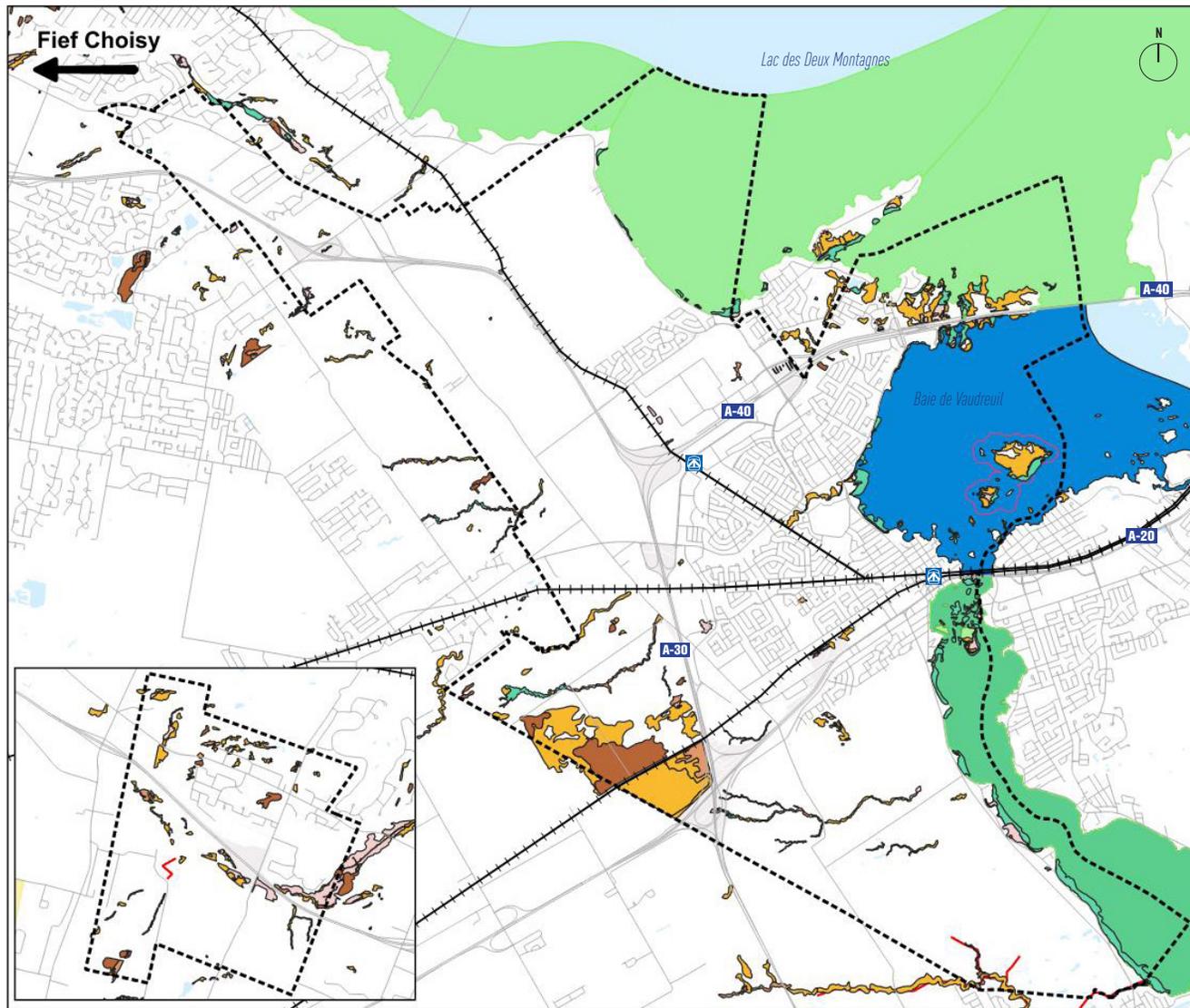
LÉGENDE

- Limite de la ville de Vaudreuil-Dorion
- ▨ Bois et corridors forestiers métropolitains
- ▭ Corridor vert de Vaudreuil-Soulanges
- Couvert forestier (boisés)

1:70 000



LES AIRES PROTÉGÉES ET LES SITES NATURELS



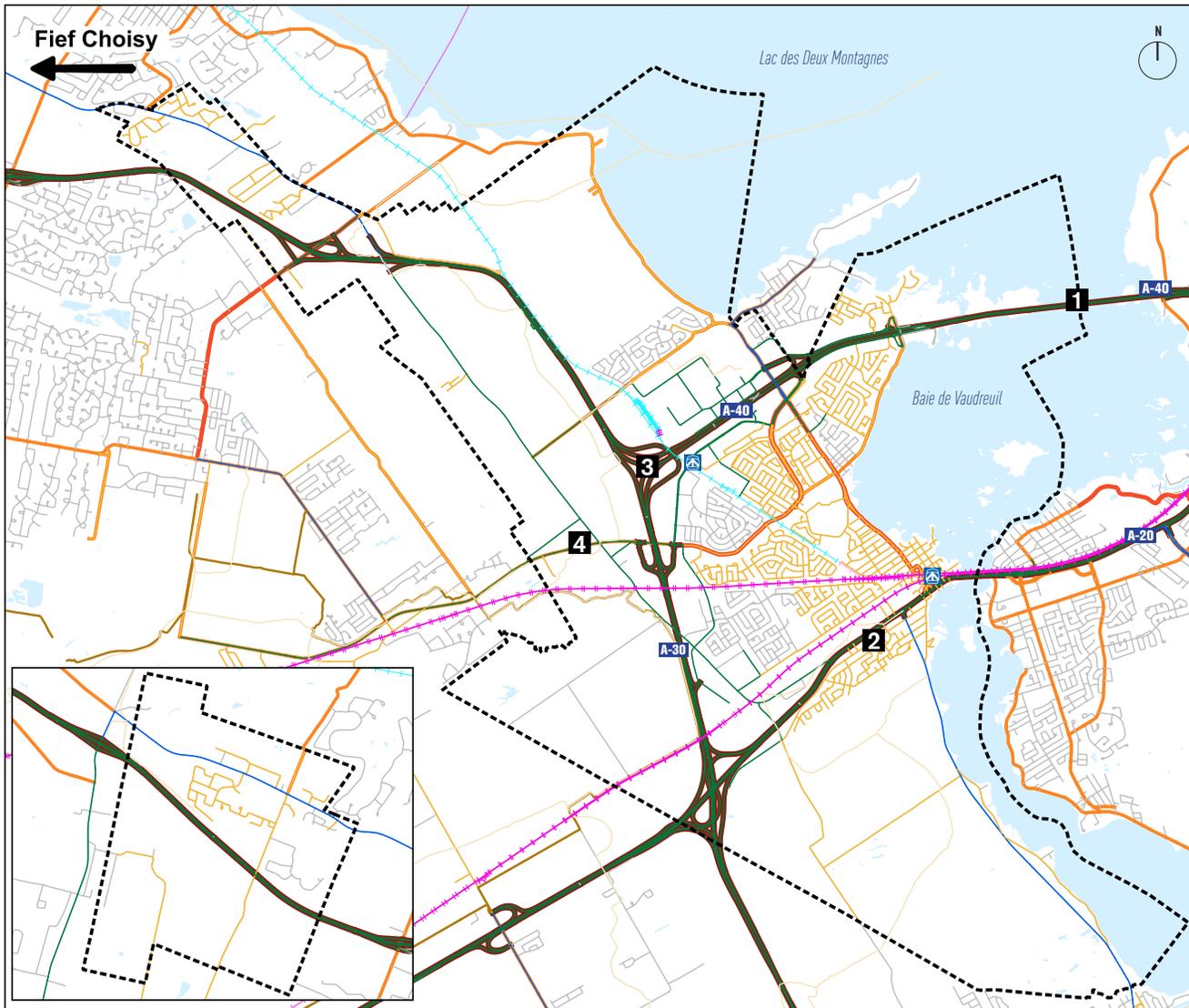
LÉGENDE

- Limite de la ville de Vaudreuil-Dorion
- Site naturel (chute, ravin)
- Réserve écologique
- Sanctuaire de pêche
- Habitat faunique**
- Cerf de Virginie
- Oiseaux aquatiques
- Milieu humide**
- Tourbière
- Eau peu profonde
- Marécage
- Marais
- Prairie humide

1:70 000



RÉSEAU ROUTIER ET PROBLÉMATIQUES LIÉES À LA FONCTIONNALITÉ DU RÉSEAU



LÉGENDE

--- Limite de la ville de Vaudreuil-Dorion

Réseau routier

— Autoroute

— Artère et route collectrice

Réseau de camionnage (MTQ)

— Route de transit

— Route à accès restreint

— Route à accès interdit sauf livraison

Réseau ferroviaire

— Ligne principale de transport des marchandises

— Ligne secondaire de transport des personnes

— Réseau des sentiers de Quads (FQCQ)

— Réseau des sentiers de motoneige (FCMQ)

Problématiques liées à la fonctionnalité du réseau routier

**1** Pont de l'Île-aux-Tourtes

**2** Boulevard Harwood

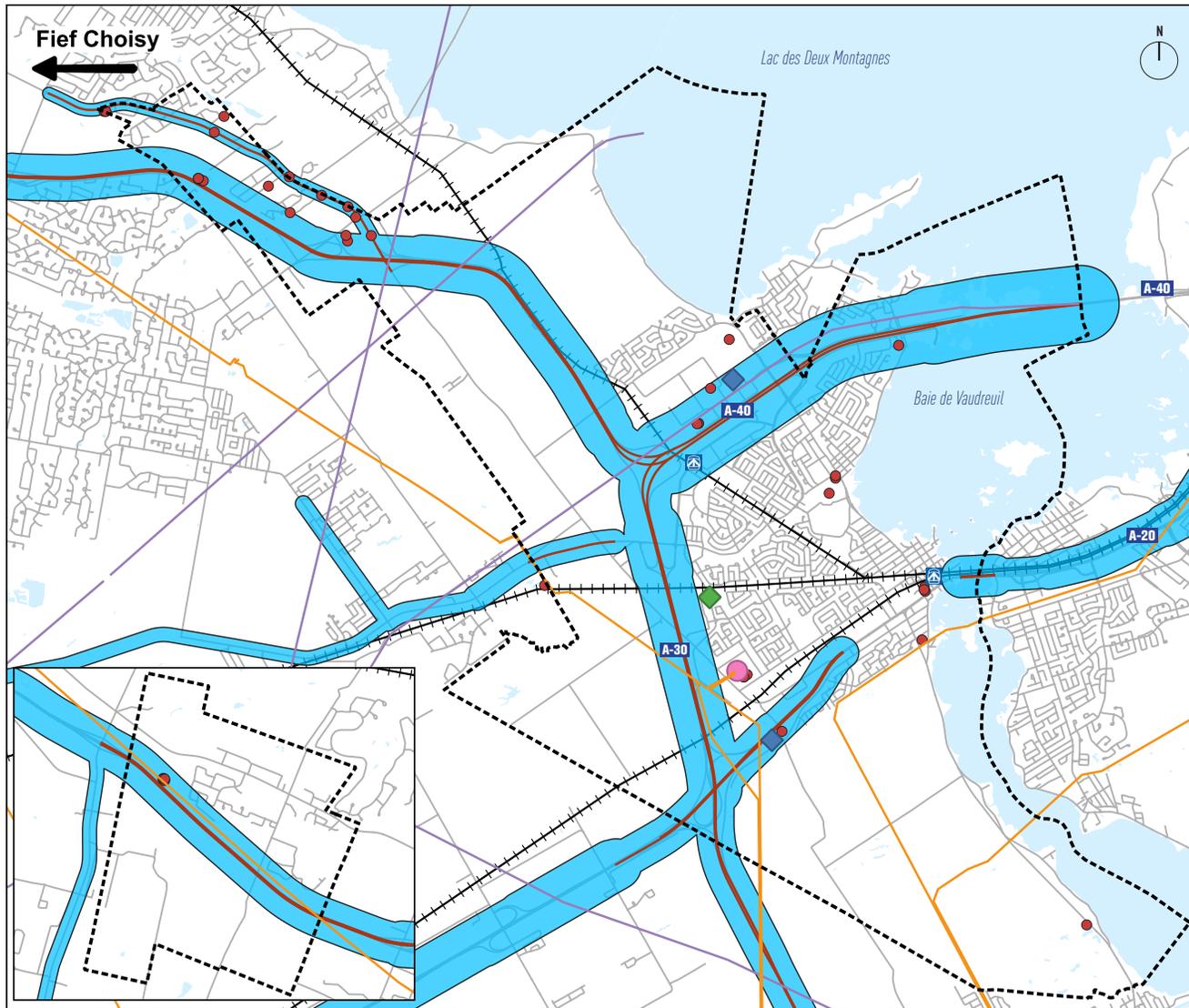
**3** Junction A30 et A-40

**4** Boulevard de la Cité-des-Jeunes (entre A-30 et Saint-Lazare)

1:70 000



CONTRAINTES ANTHROPIQUES



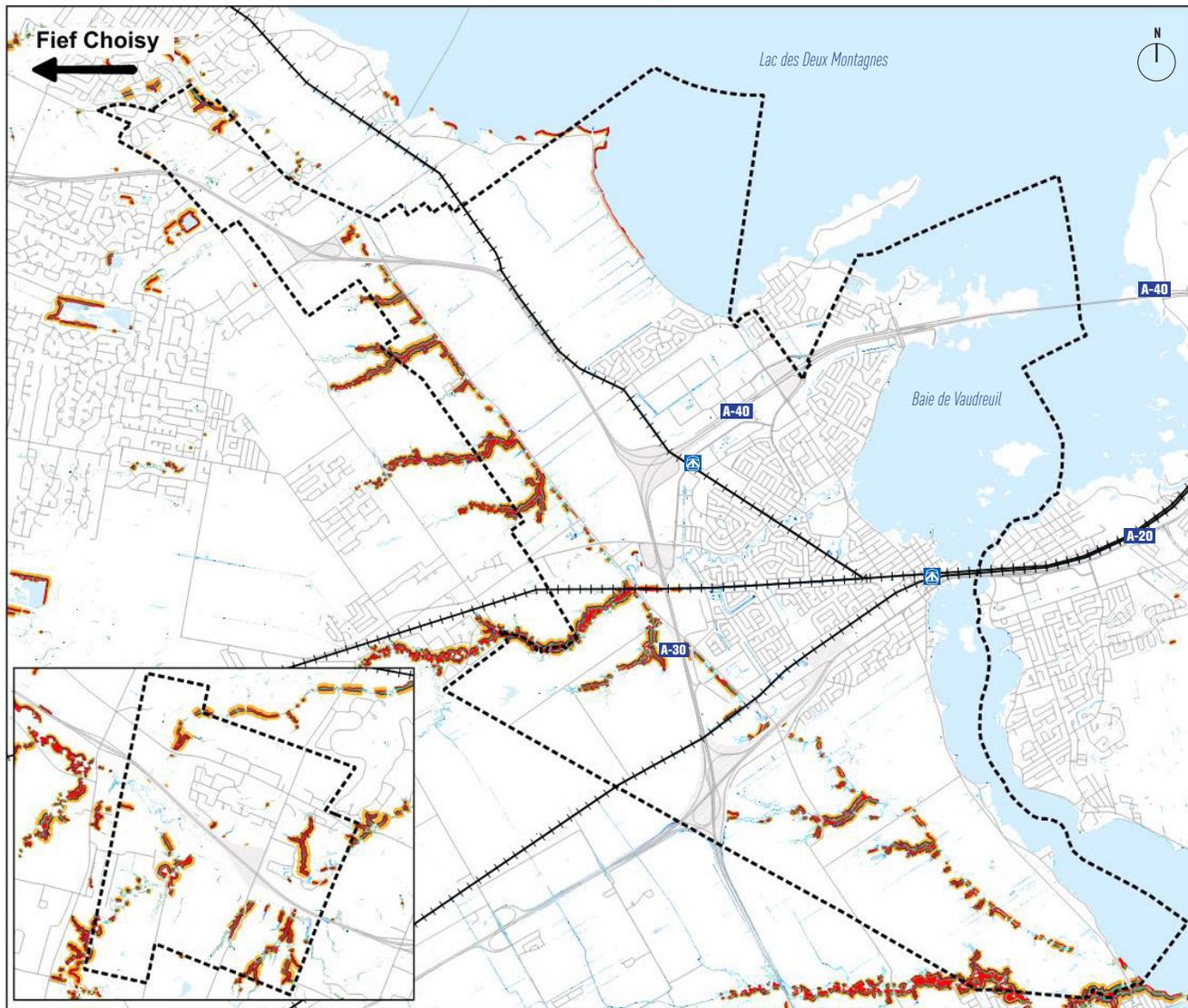
LÉGENDE

- Limite de la ville de Vaudreuil-Dorion
- ◆ Écocentre
- ◆ Site d'enfouissement
- Poste de transformation
- Tour de télécommunication
- Pipeline
- Ligne électrique
- Isophones

1:70 000



CONTRAINTES NATURELLES : ZONES POTENTIELLEMENT EXPOSÉES AUX GLISSEMENTS DE TERRAIN



LÉGENDE

--- Limite de la ville de Vaudreuil-Dorion

Type de talus

- Talus à pente forte
- Talus à pente modérée
- Plateau

Élément du talus

- Base de talus
- Partage des eaux
- Sommet de talus
- Sommet double
- Séparateur de talus
- Bande de protection

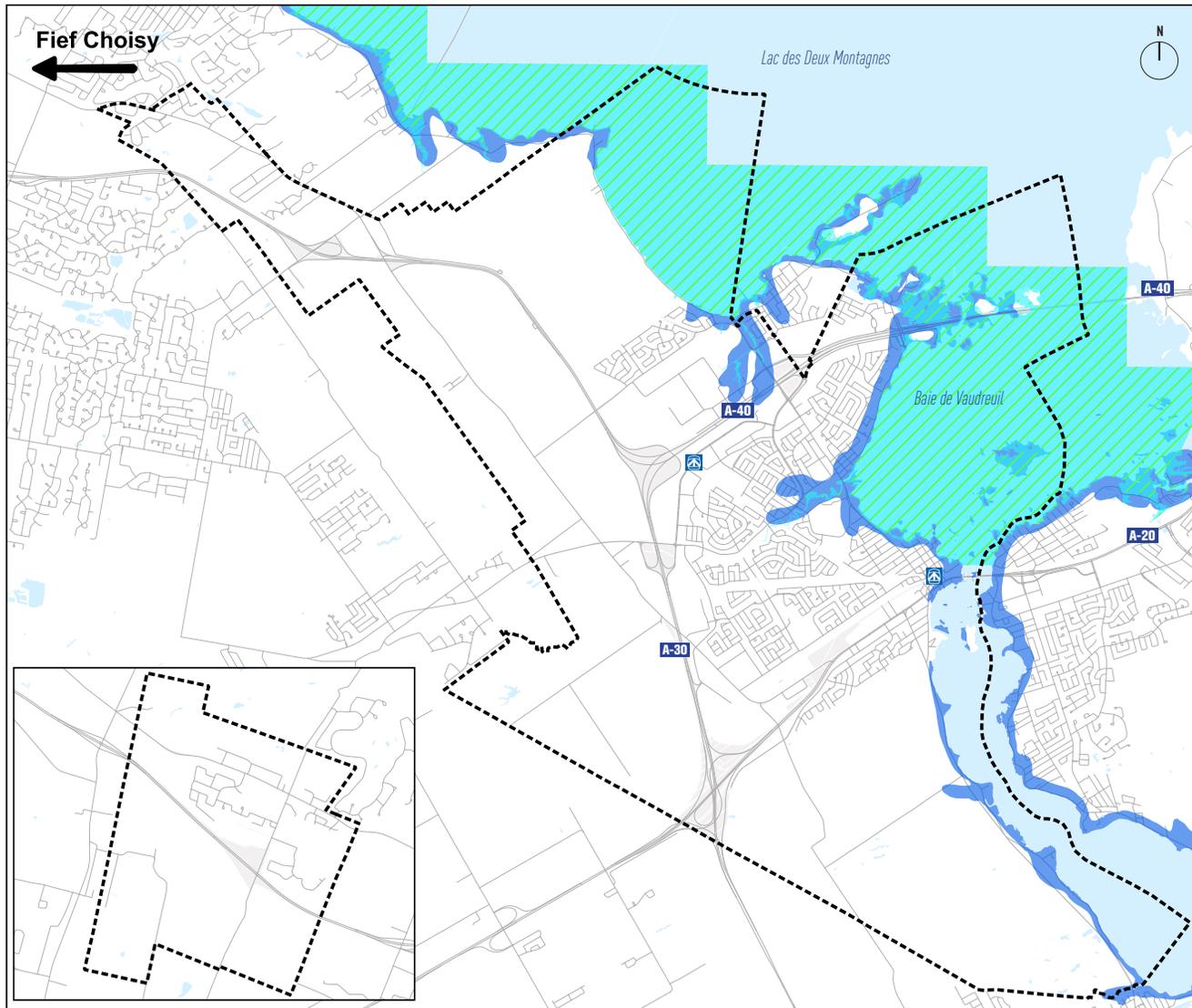
Prédominance des sols et pente

- Sol argileux à pente forte
- Sol argileux à pente modérée
- Sol sableux à forte pente

1:70 000



CONTRAINTES NATURELLES : PLAINES INNONDABLES



LÉGENDE

- Limite de la ville de Vaudreuil-Dorion
- Zones inondables - Communauté métropolitaine de Montréal, 2008
  - Zone de la crue de 2 ans
  - Zone de la crue de 20 ans
  - Zone de la crue de 100 ans

1:70 000





PLAN PARTICULIER  
D'URBANISME

**QUARTIER  
DE LA GARE**

# TABLE DES MATIÈRES

---

## 01

### INTRODUCTION

Mandat	6
Territoire d'intervention	7
Contexte de planification	8
Démarche participative	11

## 02

### DOSSIER URBAIN

Présentation du territoire	14
Utilisation du sol	16
Interfaces	17
Fonction résidentielle	18
Fonction commerciale	20
Équipements collectifs	22
Forme urbaine	23
Mobilité	24
Contraintes et potentiels	27

## 03

### VISION ET ORIENTATIONS

Énoncé de vision	30
Orientations et objectifs	31
Concept d'organisation spatiale	35

## 04

### MISE EN ŒUVRE

Plan d'action	38
Programme d'acquisition d'immeubles	47

# TABLE DES FIGURES

---

Fig. 1. Localisation de la gare Vaudreuil	
Fig. 2. Territoire visé par le PPU du quartier de la Gare	
Fig. 3. Délimitation et utilisation du sol de l'aire TOD Vaudreuil-Dorion	
Fig. 4. Grandes affectations du SADR	
Fig. 5. Concept d'organisation spatiale	
Fig. 6. Plan des grandes affectations du sol	
Fig. 7. Limites du PPU du quartier de la Gare	
Fig. 8. Proportion du territoire occupé par les différentes fonctions urbaines	
Fig. 9. Utilisation du sol	
Fig. 10. Interfaces du PPU du quartier de la Gare	
Fig. 11. Typologies résidentielles	
Fig. 12. Hauteur des bâtiments	
Fig. 13. Répartition des différents types de commerces et services	
7 Fig. 14. Offre commerciale	20
7 Fig. 15. Équipements collectifs	22
8 Fig. 16. Trame viaire	23
8 Fig. 17. Parcellaire	23
9 Fig. 18. Gabarit des bâtiments	23
10 Fig. 19. Part modale des différents moyens de transport	24
14 Fig. 20. Réseau de transport véhiculaire	24
16 Fig. 21. Réseau de transport collectif	25
16 Fig. 22. Réseau de pistes et liens cyclables	26
17 Fig. 23. Localisation des trottoirs	26
18 Fig. 24. Concept d'organisation spatiale — Grandes composantes urbaines	35
18 Fig. 25. Concept d'organisation spatiale — Mobilité	35
20 Fig. 26. Concept d'organisation spatiale — Verdissement et forme urbaine	35

01

**INTRODUCTION**

# INTRODUCTION

## MANDAT

La Ville de Vaudreuil-Dorion, dans sa volonté de mieux encadrer la requalification du quartier de la Gare et le développement du futur pôle municipal, entame un processus de révision et d'actualisation de son programme particulier d'urbanisme (PPU) adopté en 2011.

Cette réflexion s'inscrit dans la foulée du processus de révision du plan d'urbanisme et fait partie intégrante de celui-ci. Reprenant les grands constats et les objectifs du PPU du quartier de la Gare en vigueur, ce nouveau document de planification est toutefois substantiellement modifié, en ce qui a trait aux limites du territoire concerné, à la vision d'aménagement souhaitée et aux objectifs et critères qui s'inspirent de stratégies et d'approches urbanistiques plus récentes en matière de développement durable.

Cet exercice de planification particulier permet à la ville de définir la transformation souhaitée pour le secteur à l'aide de balises claires, évolutives et innovantes visant à encadrer efficacement la densification du secteur, dans une optique de consolidation d'un milieu de vie à échelle humaine.

Le PPU du quartier de la Gare s'organise en quatre sections :

- le portrait du territoire prenant la forme d'un dossier urbain qui énonce les principales caractéristiques du milieu, identifie les problématiques rencontrées et les enjeux s'y rattachant;
- la vision et les orientations d'aménagement, conformes aux attentes et besoins de la population, pour guider la planification à long terme du quartier;
- le concept d'organisation spatiale;
- le plan d'action et de mise en œuvre qui dicte les interventions prioritaires.



Vue aérienne de la portion nord du quartier de la Gare  
Source : Ville de Vaudreuil-Dorion



Mixité des usages présents au sein du quartier de la Gare  
Source : Christian Gonzalez



Train de banlieue à la gare Vaudreuil  
Source : Ville de Vaudreuil-Dorion

# INTRODUCTION

## TERRITOIRE D'INTERVENTION

Positionné aux abords de l'autoroute Félix-Leclerc (A-40) et de l'autoroute de l'Acier (A-30), le quartier de la Gare est un lieu de passage névralgique. Ce dernier tire son nom de la présence de la gare de train de banlieue de la ligne Exo 1 — Vaudreuil-Hudson, qui dessert l'ensemble de l'Ouest de la métropole et son centre-ville (figure 1).

En raison de sa proximité avec un point d'accès au réseau de transport collectif, le quartier de la Gare est inscrit dans le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD), adopté par la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), comme l'un des 155 quartiers de type TOD (*Transit-Oriented Development*). Situé à une distance de marche de la gare de train de banlieue, le TOD est un milieu de vie axé sur les déplacements actifs, qui offre des opportunités multiples comme y travailler, y consommer, s'y divertir ou encore s'y loger. Ces quartiers doivent donc répondre à des normes de densité résidentielle dictées par la CMM, qui se traduisent par des ensembles résidentiels de moyenne à haute densité.

Depuis le début des années 2000, le quartier de la Gare a connu un développement rapide qui a transformé le visage du secteur. La multiplication des projets résidentiels et commerciaux, la construction à venir du pôle municipal ou encore l'arrivée prochaine de l'hôpital de Vaudreuil-Soulanges, limitrophe au quartier de la Gare, représentent des investissements majeurs dans le secteur à l'étude, qui pourraient introduire une nouvelle dynamique territoriale (figure 2).

Tandis que les derniers terrains disponibles se comblent progressivement, la tendance est désormais à la consolidation du secteur afin d'en faire un réel quartier TOD mixte, dense, animé et durable.

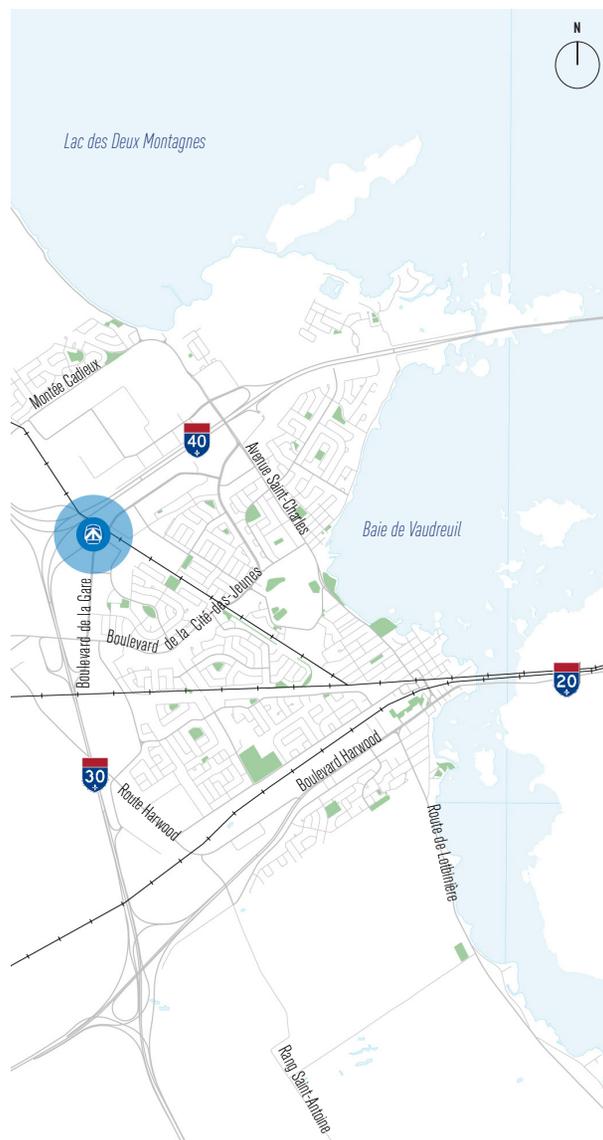


Fig. 1. Localisation de la gare Vaudreuil  
Source : Données géoréférencées, Ville de Vaudreuil-Dorion, 2019

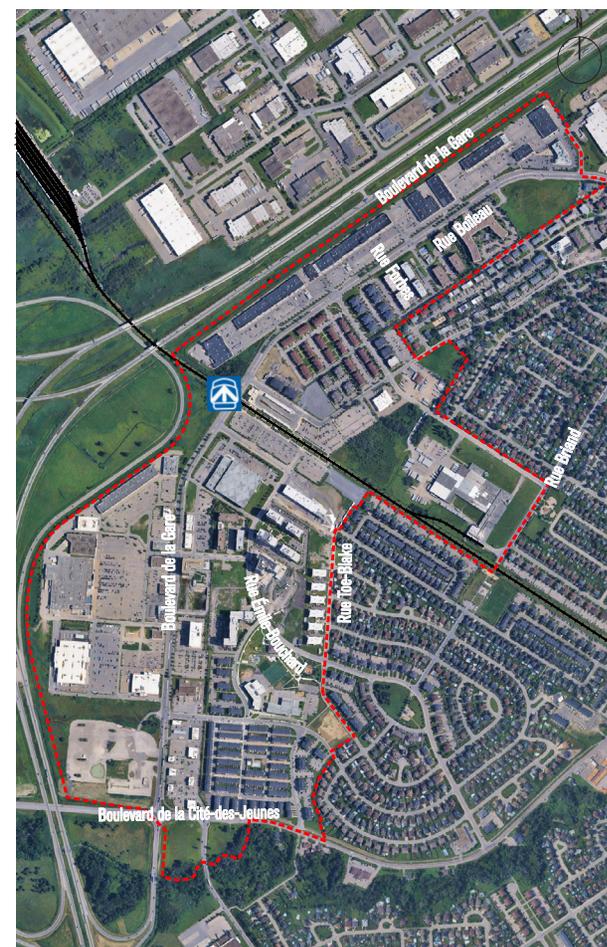


Fig. 2. Territoire visé par le PPU du quartier de la Gare  
Source : Données géoréférencées, Ville de Vaudreuil-Dorion, 2019

# INTRODUCTION

## CONTEXTE DE PLANIFICATION

Le présent PPU tire ses assises de documents de planification stratégique élaborés par les différents paliers de gouvernement et d'une consultation des citoyens du secteur

### PLAN MÉTROPOLITAIN D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT

Comprise dans le périmètre de la CMM, la ville de Vaudreuil-Dorion doit se conformer aux orientations et aux exigences formulées dans le PMAD. Ce document vise à assurer la compétitivité, l'attractivité et la durabilité du Grand Montréal par la définition d'orientations, d'objectifs et de critères.

Afin d'assurer la durabilité des milieux de vie actuels et futurs, le PMAD propose de concentrer l'essentiel de l'urbanisation dans les corridors de transport collectif structurants selon les principes du *Transit-Oriented Development*. Ces aires sont délimitées dans un rayon d'un kilomètre à partir de ces équipements (gares, stations de métro, etc.) (figure 3). Préconisant une densité résidentielle de 40 logements à l'hectare pour les aires TOD à proximité d'un corridor de transport, tel qu'un train de banlieue, la densité résidentielle observée pour l'aire TOD à l'étude est de 29 log./ha.

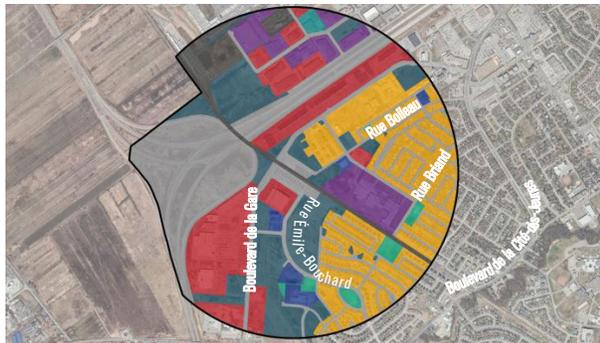


Fig. 3. Délimitation et utilisation du sol de l'aire TOD Vaudreuil-Dorion

Source : Fiche d'information sur les aires TOD, CMM, 2019

#### LÉGENDE

Résidentiel	Commercial	Industriel	Autres
Institutionnel	Bureau	Utilité publique	Parcs et espaces verts

## SCHEMA D'AMENAGEMENT ET DE DEVELOPPEMENT REVISE

Le Schéma d'aménagement et de développement révisé, 3e génération (SADR3) de la Municipalité régionale de comté (MRC) de Vaudreuil-Soulanges établit également des orientations et des paramètres de développement pour le quartier de la Gare.

### Planification détaillée des aires TOD

Le SADR3 indique que les points d'accès au transport en commun, soit les aires TOD, doivent faire l'objet d'une planification détaillée comprenant une vision d'aménagement, des orientations et des objectifs portant sur les éléments suivants :

- les interfaces des points d'accès au transport en commun;
- la densité des usages adaptée au milieu;
- la mixité verticale et horizontale des fonctions;
- le soutien d'une mixité sociale;
- le réseau de rues et l'accessibilité;
- la gestion de l'offre de stationnement, notamment la réduction des espaces réservés à l'automobile;
- le design urbain, la sécurité, la qualité des aménagements et l'identité du lieu;
- l'implantation du cadre bâti et l'architecture diversifiée;
- l'aménagement durable et l'environnement;
- l'accessibilité au transport en commun par transport actif.

Pour ce faire, les municipalités concernées doivent procéder à une planification détaillée visant, entre autres, à favoriser la création de milieux sécuritaires et de qualité qui contribuent à l'expérience de l'utilisateur et favorisent la mobilité active.

## Grandes affectations

Le quartier de la Gare s'inscrit dans l'affectation « Aire urbaine » (figure 4). Celle-ci vise à autoriser une mixité d'usages pour la consolidation et le développement des périmètres d'urbanisation, dans une approche de gestion souple et de cohabitation des usages dont les modalités sont déterminées par les municipalités. Les activités urbaines suivantes doivent y être dominantes :

- les usages résidentiels;
- les usages commerciaux;
- les usages industriels;
- les usages institutionnels;
- les usages publics;
- les usages de gestion des matières résiduelles et dangereuses de type 1 et 2;
- les usages récréatifs;
- les usages visant la conservation des milieux;
- les usages agricoles (agriculture urbaine).



Fig. 4. Grandes affectations du SADR3

Source : SADR3 troisième génération, 2021

#### LÉGENDE

PPU quartier de la Gare	Aire agricole (A)
Aire urbaine (URB)	Aire mixte 1 (MIX-1)
Aire agricole publique (A-PUB)	Aire mixte 2 (MIX-2)

# INTRODUCTION

## CONTEXTE DE PLANIFICATION

### PLAN D'URBANISME

Le plan d'urbanisme révisé établit les lignes directrices de la planification de la Ville de Vaudreuil-Dorion, répondant aux enjeux actuels et évolutifs du territoire.

La vision urbanistique aspire à faire de Vaudreuil-Dorion une ville durable et attractive, où il fait bon vivre et s'épanouir, en faisant rayonner ses composantes identitaires de la ville que sont sa diversité sociale et culturelle, ses attraits naturels, sa riche histoire et son dynamisme économique.

Cinq orientations traduisent la vision:

1. Soutenir la consolidation et l'articulation des pôles d'activités selon un modèle écoresponsable tout en développant un environnement économique attractif et compétitif;
2. Bonifier la qualité des milieux de vie dans une perspective de santé, de développement durable et d'inclusion sociale;
3. Promouvoir une mobilité durable, multimodale, accessible et sécuritaire à l'ensemble du territoire;
4. Compléter la trame verte et bleue sur le territoire en assurant la protection des milieux naturels et agricoles;
5. Faire rayonner la culture et la vocation récréotouristique afin de renforcer le sentiment d'appartenance.

Plusieurs objectifs énoncés au plan d'urbanisme touchent le secteur du quartier de la Gare et guident le présent PPU, notamment:

- Optimiser l'utilisation du sol par le redéveloppement des terrains sous-occupés et axer la croissance dans le périmètre d'urbanisation, particulièrement les aires TOD des gares de train de banlieue Vaudreuil et Dorion;
- Stimuler l'essor du quartier de la Gare comme centre-ville;

Ce secteur est par ailleurs identifié comme un centre-ville à consolider au concept d'organisation spatiale (figure 5).



Fig. 5. Concept d'organisation spatiale

Source : Plan d'urbanisme, Ville de Vaudreuil-Dorion, 2024

#### LÉGENDE

	PPU quartier de la Gare		Emprise ferroviaire
	Centre-ville à consolider		Axe autoroutier
	Quartier résidentiel		Axe de mobilité structurant
	Parc industriel		Axe à remailer
	Secteur commercial à consolider		Interface à mitiger
	Grand parc ou espace vert		Trame verte et bleue
	Secteur résidentiel à développer		
	Zone agricole permanente		
	Aire TOD		
	Pôle institutionnel		
	Coeur de quartier (parc et/ou école)		

# INTRODUCTION

## CONTEXTE DE PLANIFICATION

### Affectations

Le territoire du PPU est couvert par plusieurs affectations (figure 6).

L'affectation «Mixte urbain (MXU)» est localisée à l'intérieur du périmètre du PPU où une mixité d'activités est souhaitée afin de créer un milieu de vie compact, complet et dynamique.

Cette affectation vise une mixité des usages le long des voies de circulation collectrices. Elle autorise la fonction résidentielle de moyenne et forte densité dans une perspective d'optimisation de l'utilisation du sol et de diversification des milieux de vie, le tout dans le respect de certaines conditions visant à assurer une cohabitation harmonieuse des différentes fonctions.

L'offre commerciale répond à des besoins dont les niveaux de desserte varient : échelle du quartier ou de la ville, voire régionale. Elle est préférablement concentrée aux intersections, à proximité du transport collectif structurant et intégrée à des bâtiments mixtes occupés par une activité résidentielle. Les usages autorisés sont les suivants:

- Commerce de quartier;
- Commerce urbain;
- Habitation multifamiliale;
- Habitation mixte;
- Habitation unifamiliale, bifamiliale et trifamiliale existante à la date d'entrée en vigueur du présent plan d'urbanisme et le remplacement de ces dernières par une habitation de classe d'usage identique;
- Habitation collective;
- Commerce artériel;
- Espaces publics;
- Institutionnelle et administrative;
- Utilités publiques.

Les secteurs résidentiels du PPU s'inscrivent sous l'affectation «Habitation de moyenne et forte densité (HMF)». Elle regroupe principalement des habitations de moyenne et forte densité desservies par les services municipaux d'aqueduc et d'égout sanitaire et où sont autorisés certains usages complémentaires visant à assurer la création de milieux de vie dynamiques et complets.

Cette affectation se retrouve à des endroits ciblés et stratégiques du territoire, visant particulièrement les terrains à construire et à requalifier. Les usages autorisés sont les suivants:

- Habitation bifamiliale ou trifamiliale;
- Habitation multifamiliale ;
- Habitation unifamiliale existante à la date d'entrée en vigueur du présent plan d'urbanisme et le remplacement de cette dernière par une habitation unifamiliale;
- Habitation collective;
- Habitation mixte;
- Commerce de quartier;
- Espaces publics;
- Utilités publiques;
- Agriculture urbaine.

L'affectation «Institutionnelle et communautaire (INS)» s'applique quant à elle au pôle municipal ainsi qu'au secteur des écoles primaires de l'Hymne-au-Printemps et des Légendes, de l'édifice municipal des Chemins-d'Été, de même qu'au nouveau parc-école des Quatre-Saisons. Cette affectation n'autorise que les usages du groupe Communautaire (incluant l'usage centre d'hébergement pour personnes âgées avec ou sans service).

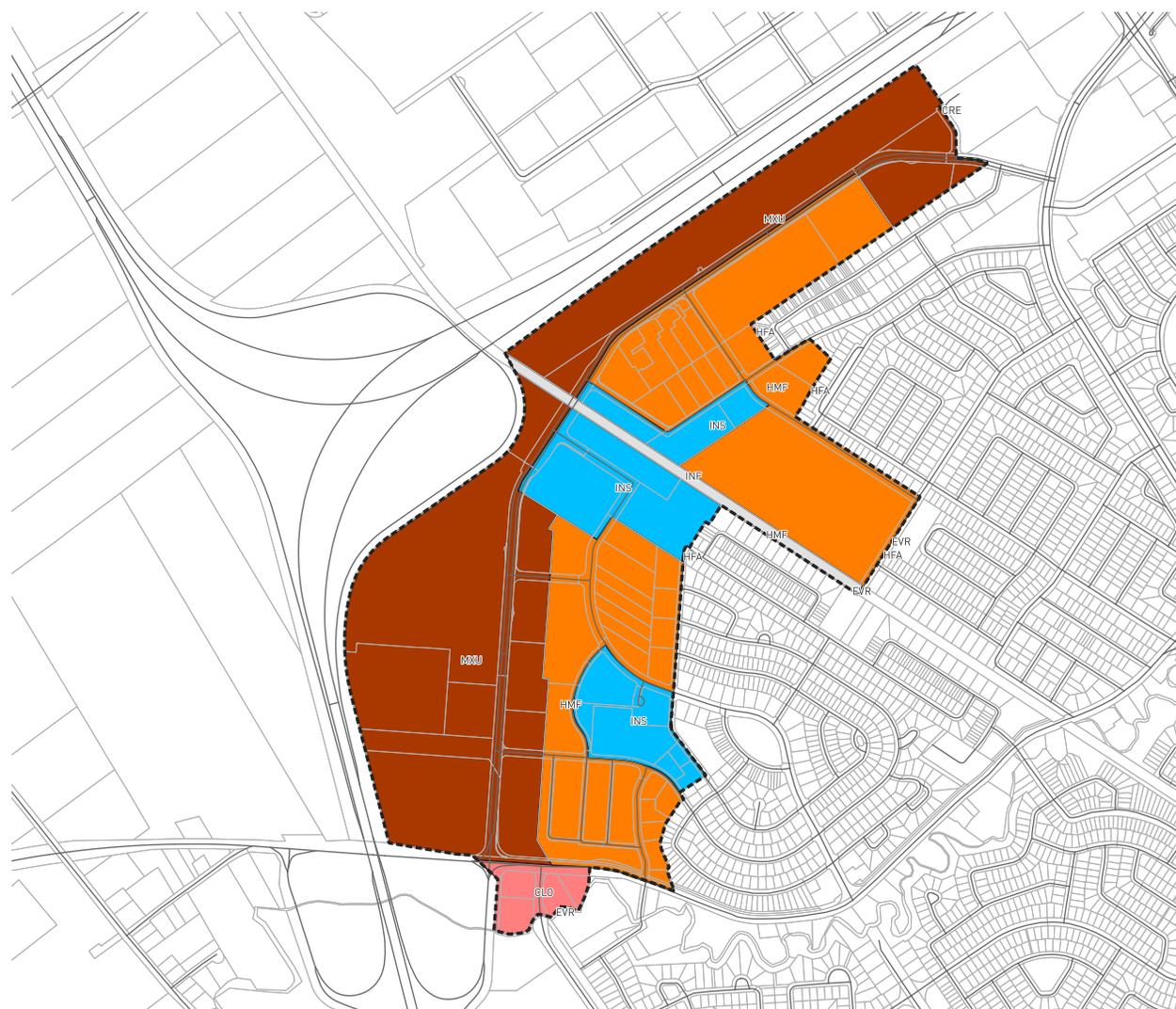
Quant à l'affectation «Commerciale locale (CLO), elle est attribuée aux artères commerciales dites traditionnelles (échelle du piéton, offre commerciale relativement compacte, au cœur d'un milieu de vie, etc.)

### Densité

Le territoire du PPU est couvert par l'aire de densification de l'aire TOD de la gare de train de banlieue Vaudreuil. Un seuil de densité résidentielle minimale est établi à 40 log./ha (brute), tel que prescrit au PMAD.

# INTRODUCTION

## CONTEXTE DE PLANIFICATION



### LÉGENDE

-  PPU quartier de la Gare
-  Limite du périmètre d'urbanisation
- Affectations du sol**
-  Mixte urbain (MXU)
-  Habitation de moyenne et forte densité (HMF)
-  Institutionnelle et communautaire (INS)
-  Commerciale locale (CLO)



Fig. 6. Plan des grandes affectations du sol  
Source : Plan d'urbanisme, Ville de Vaudreuil-Dorion, 2025

# INTRODUCTION

## DÉMARCHE PARTICIPATIVE

Une démarche participative a contribué au processus de révision du plan d'urbanisme ainsi que du PPU du quartier de la Gare. En effet, le 21 novembre 2019, une rencontre publique a été organisée auprès de la population afin de discuter spécifiquement de l'avenir du quartier de la Gare, notamment en lien avec l'arrivée du pôle municipal et de l'Hôpital de Vaudreuil-Soulanges à proximité. Les objectifs poursuivis par la démarche participative étaient les suivants :

- Informer la population que la Ville entame un processus de révision du PPU du quartier de la Gare et d'élaboration du PPU du Pôle santé;
- Communiquer de façon transparente des informations pertinentes et nécessaires à la compréhension du projet;
- Permettre aux citoyens d'exprimer leurs préoccupations, leurs attentes, leurs idées dans un esprit constructif.

## DÉROULEMENT DE L'ACTIVITÉ DE CONSULTATION

Lors des ateliers participatifs, les participants ont été regroupés autour de 9 tables rondes de 5 à 8 participants, animées par un professionnel en urbanisme.

Ils ont d'abord eu l'occasion de s'exprimer et de proposer leurs idées sur le projet du pôle municipal à la suite d'une présentation du concept architectural. Ils ont également discuté de la question « Comment s'assurer que le futur hôpital soit bien intégré dans le secteur de l'aire Transit Oriented Development (TOD)? » après avoir été informés des avancées du projet de l'hôpital Vaudreuil-Soulanges. Enfin, relativement au redéveloppement et la requalification du quartier de la Gare, ils ont identifier et spatialiser les gestes à poser pour créer un véritable milieu de vie complet et à échelle humaine.

PLUS DE 60  
PERSONNES  
CONSULTÉES



INFORMATION



CONSULTATION



IDÉATION



Atelier participatif grand public pour la révision du PPU du quartier de la Gare en lien avec le Pôle santé

Source : Christian Gonzalez, 2019

# INTRODUCTION

## DÉMARCHE PARTICIPATIVE

### FAITS SAILLANTS

L'analyse exhaustive des résultats de l'atelier consultatif est exposée dans un rapport de consultation. Les faits saillants portant sur le pôle municipal, l'Hôpital de Vaudreuil-Soulanges et le quartier de la Gare dans son ensemble sont les suivants :

- Fluidité des déplacements véhiculaires et accessibilité du pôle municipal et de l'hôpital;
- Accessibilité améliorée du site de l'hôpital en transport collectif par la mise en place d'un système de transport novateur et efficace ;
- Adoption de mesures de mitigation pour réduire la congestion et la vitesse de circulation des automobilistes;
- Amélioration de la connectivité des réseaux de transport actif et collectif dans une perspective de multimodalité, confort et sécurisation des déplacements;
- Accessibilité universelle des espaces publics;
- Aménagement d'une place publique rassembleuse dans le pôle municipal, flexible, s'adaptant à plusieurs usages et symbolisant la vocation récréative et culturelle du site;
- Aménagement d'espaces extérieurs conviviaux et accessibles aux différents usagers dans le site de l'hôpital;
- Affirmation du quartier de la Gare comme un pôle de destination doté d'une identité forte, d'une signalétique distinctive et d'une programmation animée;
- Signature architecturale forte pour les équipements collectifs du pôle municipal et de l'Hôpital de Vaudreuil-Soulanges ;
- Équilibre entre une offre commerciale suprarégionale et une offre de proximité répondant aux besoins du voisinage;
- Amélioration de l'accessibilité des commerces de grande surface pour les usagers des modes de transport actif et collectif;
- Diversification de l'offre résidentielle pour divers types de ménages (familles et ménages à revenus modestes);
- Adaptation des parcs et des équipements à une population multigénérationnelle et conservation des espaces naturels collectifs;
- Optimisation de l'utilisation du sol en limitant l'emprise au sol des stationnements;
- Adoption de pratiques d'aménagement et de construction durable et écologique (ex. : verdissement, certification LEED, matériaux écoresponsables, intégration d'eau, etc.).



Atelier participatif grand public pour la révision du PPU du quartier de la Gare en lien avec le Pôle santé  
Source : Christian Gonzalez, 2019



02

**DOSSIER URBAIN**

# DOSSIER URBAIN

## PRÉSENTATION DU TERRITOIRE

Le territoire visé par le PPU du quartier de la Gare se situe à l'est de l'échangeur des autoroutes 30 et 40 et s'étend de part et d'autre de la voie ferrée utilisée par le train de banlieue (figure 7).

La première partie, au nord de la voie ferrée, comprend le complexe commercial Avenue Mode, le secteur résidentiel, situé à l'est du boulevard de la Gare, qui s'étend de part et d'autre de la rue Forbes jusqu'à la résidence pour personnes âgées Le Félix Vaudreuil-Dorion, en plus d'inclure l'espace industriel Norampac situé entre les rues Boileau et Briand, au sud de la rue Forbes.

La seconde partie s'étend de la voie ferrée jusqu'au boulevard de la Cité-des-Jeunes, au sud, et à la rue Toe-Blake, à l'est. Elle comprend plusieurs ensembles résidentiels, commerciaux, institutionnels, tels que le Centre Multisports, ainsi que le parc-école des Quatre-Saisons qui est l'unique parc municipal du secteur.

Le territoire du PPU s'étend sur une distance d'environ 2,3 km le long du boulevard de la Gare, qui en est l'axe central, et couvre une superficie totale de 136 hectares.



PPU quartier de la Gare

Gare Vaudreuil

- 1 Complexe commercial Avenue Mode
- 2 Caserne de pompiers
- 3 Espace industriel Norampac
- 4 Pôle municipal
- 5 Centre Multisports
- 6 Parc-école des Quatre-Saisons
- 7 Complexe commercial Faubourg de la Gare Vaudreuil
- 8 Centre de santé et de services sociaux de Vaudreuil-Soulanges
- 9 Écoles primaires de l'Hymne-au-Printemps et des Légendes, édifice municipal des Chemins-d'Été, parc-école des Quatre-Saisons

Fig. 7. Limites du PPU du quartier de la Gare

Source : Ville de Vaudreuil-Dorion

# DOSSIER URBAIN

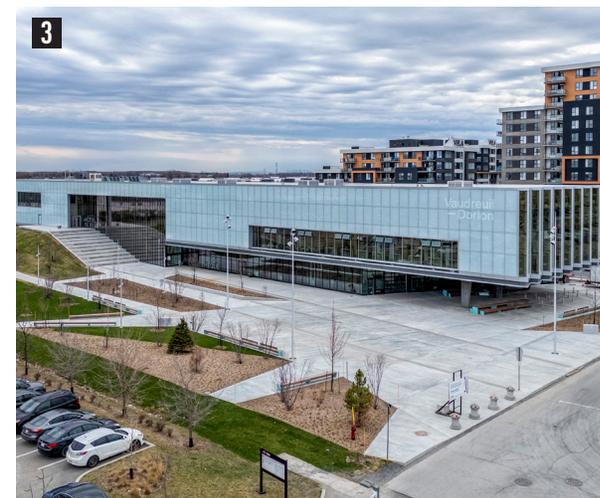
## PRÉSENTATION DU TERRITOIRE



1  
Complexe commercial Avenue Mode  
Source : Provencher\_Roy, 2019



2  
Espace industriel Norampac  
Source : Provencher\_Roy, 2019



3  
Pôle municipal  
Source : Ville de Vaudreuil-Dorion



4  
Complexe commercial Faubourg de la Gare Vaudreuil  
Source : Provencher\_Roy, 2019



5  
Centre de santé et de services sociaux de Vaudreuil-Soulanges  
Source : Provencher\_Roy, 2019



6  
École primaire de l'Hymne-au-Printemps  
Source : Provencher\_Roy, 2019

# DOSSIER URBAIN

## UTILISATION DU SOL

Trois principales fonctions sont présentes dans le secteur à l'étude : commerciale, résidentielle et institutionnelle (figures 8 et 9).

Positionnée de part et d'autre du boulevard de la Gare, la fonction commerciale profite de l'effet de vitrine que les grands axes autoroutiers lui procurent. Cette fonction occupe de larges superficies avoisinant près de 30 % (40,8 ha) du territoire du PPU.

En continuité des quartiers résidentiels limitrophes, le quartier de la Gare voit son territoire prisé pour l'arrivée de nouveaux projets résidentiels de moyenne et haute densité. Une fois les ensembles immobiliers projetés réalisés, la fonction résidentielle devrait occuper environ 23 % (31,3 ha) du territoire du PPU.

La fonction institutionnelle est relativement nouvelle dans le quartier de la Gare. Depuis une dizaine d'années, le secteur accueille de nouveaux bâtiments tels que le Centre Multisports, la gare de train de banlieue et les écoles primaires de l'Hymne-au-Printemps et des Légendes. Cette offre dans le secteur sera grandement bonifiée avec la construction prochaine du pôle municipal qui regroupera le nouvel hôtel de ville, la bibliothèque municipale et un complexe aquatique. À terme, la fonction institutionnelle occupera 9 % (12,2 ha) du territoire du PPU.

Enfin, n'oublions pas que trois industries sont présentes sur le territoire du PPU : Erb transport limited, située sur le boulevard de la gare et spécialisée en services d'entreposage frigorifique et de distribution; Norampac, occupant un large terrain aux abords de l'emprise ferroviaire et spécialisée dans les produits d'emballage; Transport Roger Léger, non loin de la caserne de pompiers et spécialisée dans le transport de marchandise. Le traitement des interfaces est donc un enjeu pour une cohabitation harmonieuse et durable.

S'étant développé de manière fulgurante dans les quinze dernières années, il ne reste que 12 % (16,3 ha) du territoire toujours disponible au développement. Ainsi, on trouve au sein du quartier de la Gare une diversité d'usages qui le distingue de l'ensemble de la ville de Vaudreuil-Dorion, réputée pour ses quartiers monofonctionnels. Toutefois, les usages sont distinctement répartis dans différentes portions du territoire et la mixité à même un bâtiment est absente.

Cependant, les changements annoncés nous permettent d'anticiper une meilleure cohésion entre les différents usages présents dans le quartier de la Gare, grâce à l'accroissement de la population résidente, la bonification de l'offre en équipements collectifs et la volonté d'améliorer les déplacements des personnes en favorisant la mobilité durable. En effet, ces changements pourraient résulter à une vie de quartier plus animée et dynamique.

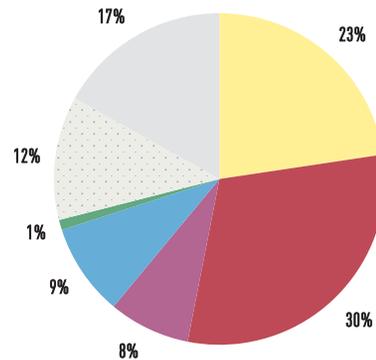


Fig. 8. Proportion du territoire occupée par les différentes fonctions urbaines

Source : Données géoréférencées, Ville de Vaudreuil-Dorion, 2019

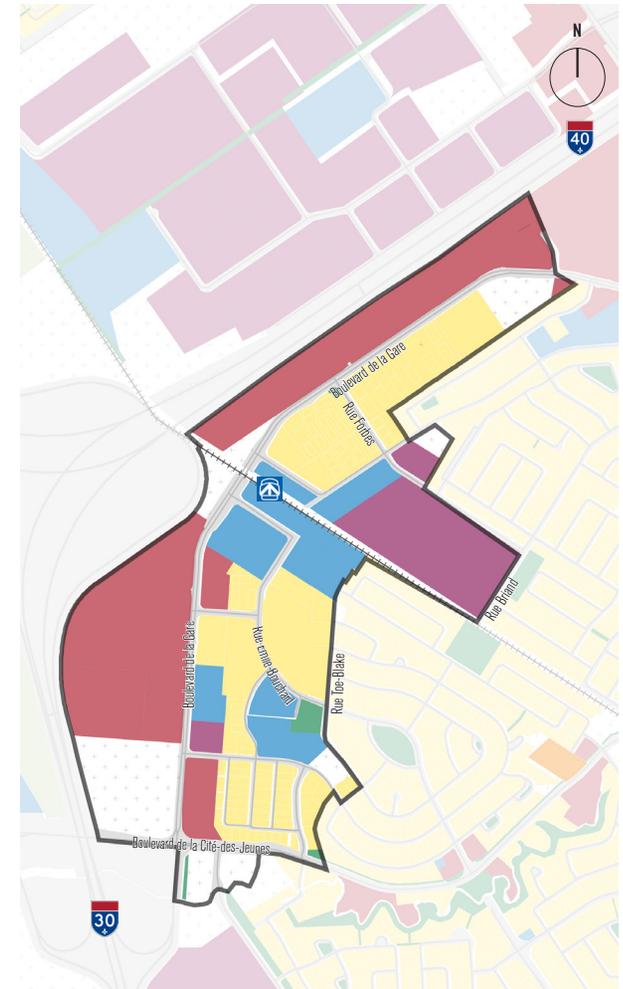


Fig. 9. Utilisation du sol

Source : Données géoréférencées, Ville de Vaudreuil-Dorion, 2019

### LÉGENDE

- |                         |                  |                     |
|-------------------------|------------------|---------------------|
| PPU quartier de la Gare | Résidentielle    | Parc et espace vert |
| Gare Vaudreuil          | Commerciale      | Vacant              |
| Voie ferrée             | Industrielle     | Voirie              |
|                         | Institutionnelle |                     |

# DOSSIER URBAIN

## INTERFACES

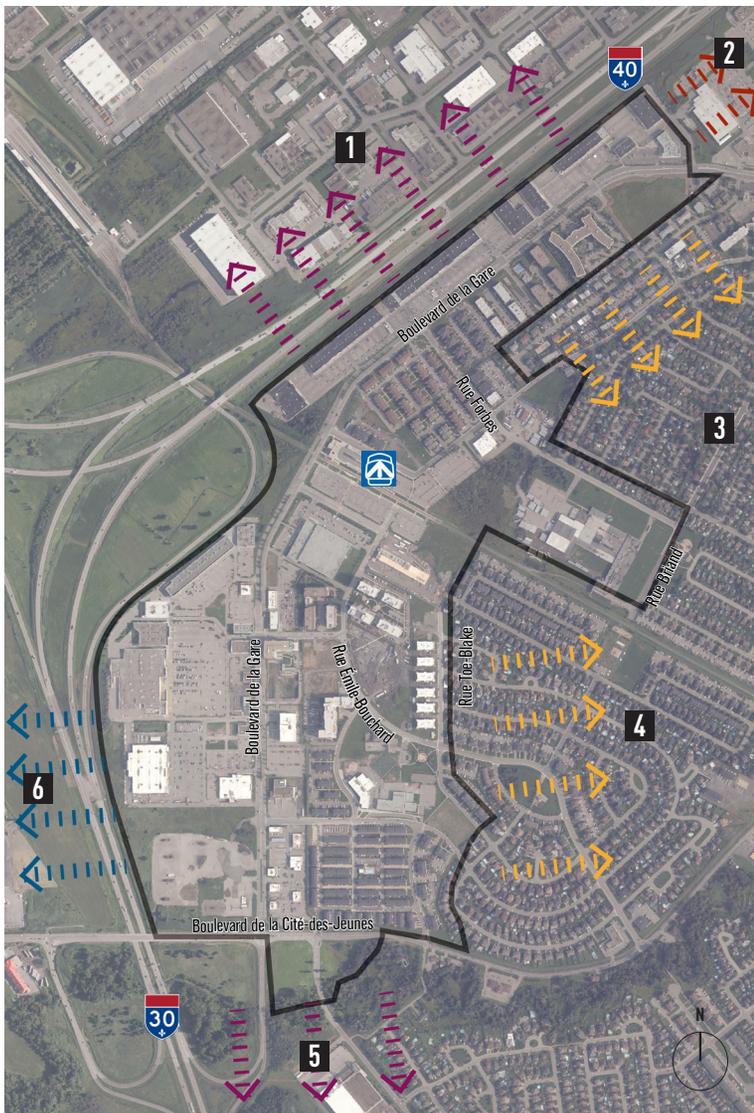


Fig. 10. Interfaces du PPU du quartier de la Gare

Source : Google Earth

### LÉGENDE

- |                            |                      |                                |
|----------------------------|----------------------|--------------------------------|
| PPU du quartier de la Gare | Quartier résidentiel | Desserte commerciale           |
| Gare Vaudreuil             | Parc industriel      | Hôpital de Vaudreuil-Soulanges |



Établissement du parc industriel Joseph-Carrier

Source : Ville de Vaudreuil-Dorion



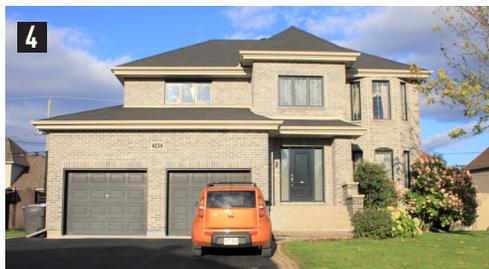
Desserte commerciale en bordure de l'autoroute 40

Source : Google Street View



Bungalow et maison de ville, rues Pinault et du Manoir

Source : Google Street View



Maison unifamiliale et multiplex, rues Maurice-Richard et Émile-Bouchard

Source : Google Street View



Entreprises Conestoga Cold Storage et Erb Transport, située dans le parc industriel Henry-Ford

Source : Broccolini



Hôpital de Vaudreuil-Soulanges

Source : Radio-Canada

# DOSSIER URBAIN

## FONCTION RÉSIDENTIELLE

Les typologies résidentielles que l'on retrouve dans le quartier de la Gare diffèrent de celles présentes dans les quartiers limitrophes, à savoir la prédominance d'une typologie unifamiliale, également très majoritaire sur le territoire de Vaudreuil-Dorion (figures 11 et 12).

Le cadre bâti du quartier de la Gare s'avère de plus forte densité que le contexte environnant. Dans la partie nord du secteur du PPU, on retrouve une majorité d'immeubles de 3 à 4 étages et quelques immeubles de plus de 6 étages, notamment la résidence pour personnes âgées Le Félix Vaudreuil-Dorion.

Dans la partie sud, les typologies sont similaires, mais les immeubles de 10 étages et plus sont plus nombreux, tels que le Vela et Chartwell Le Prescott, situés au coin des rues Émile-Bouchard et Édouard-Lalonde. À terme, lorsque tous les projets résidentiels seront réalisés, le quartier bénéficiera d'une offre supplémentaire approximative de 3 000 unités résidentielles.

Cette diversité de typologie résidentielle est notamment attribuable à l'atteinte du seuil de densité minimal prescrit pour l'aire TOD, fixé par la CMM à 40 logements/ha. Au-delà de la mixité dans la typologie, on retrouve une diversité de modes de tenure (location, propriété, copropriété) et de clientèle (familles, couples, personnes seules, personnes âgées).

Néanmoins, l'offre en logement social et abordable est inexistante dans le secteur à l'étude.

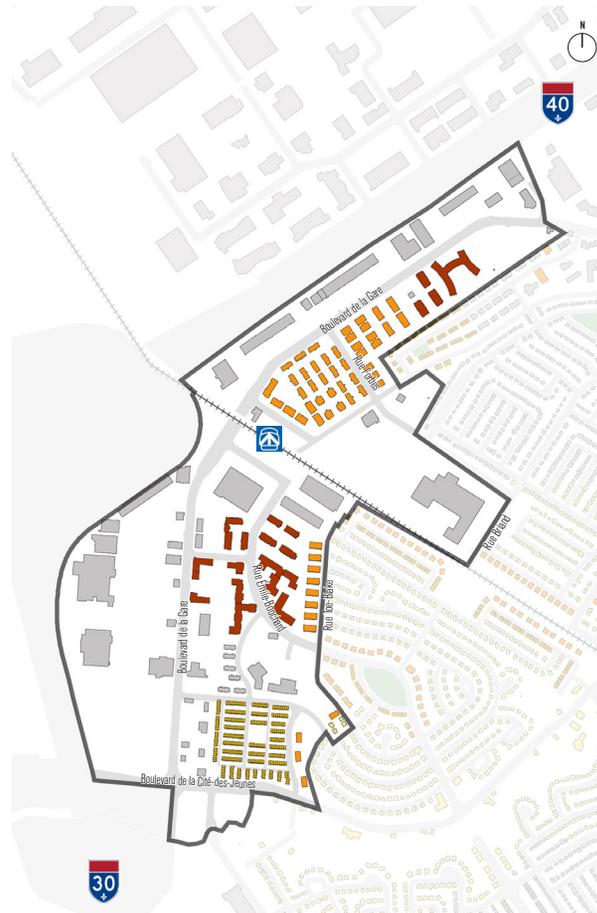


Fig. 11. Typologies résidentielles  
Source : Relevés terrain, 2024

### LÉGENDE

- PPU du quartier de la Gare
- ⓘ Gare Vaudreuil
- Voie ferrée
- Unifamilial et bifamilial
- Maison de ville
- Multiplex de 5 étages et moins
- Multiplex de 5 étages et plus

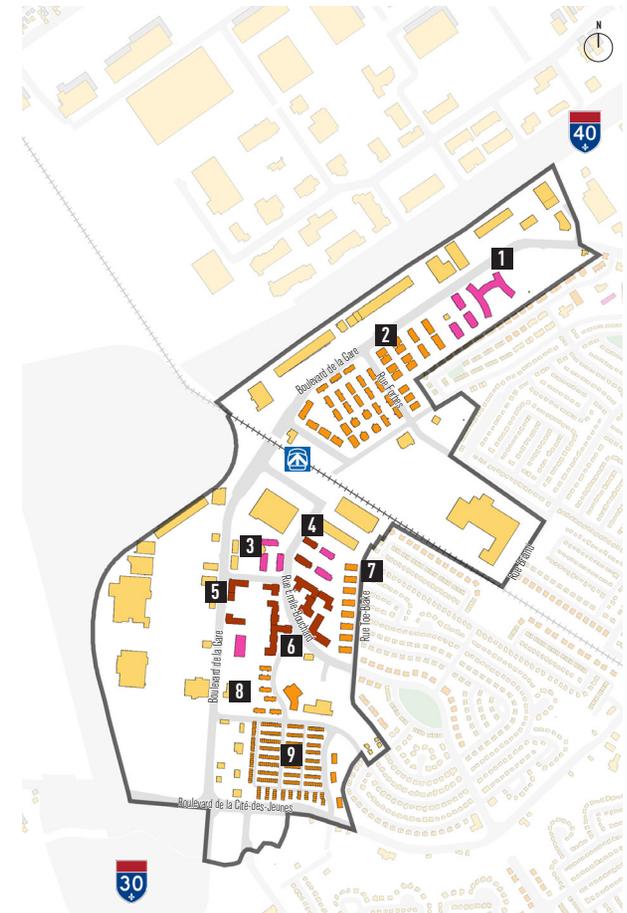


Fig. 12. Hauteur des bâtiments  
Source : Données géoréférencées, Ville de Vaudreuil-Dorion, 2024

### LÉGENDE

- PPU du quartier de la Gare
  - ⓘ Gare Vaudreuil
  - Voie ferrée
  - 1-2 étages
  - 3-4 étages
  - 5-9 étages
  - 10 étages et plus
- PROJETS IMMOBILIERS
- 1 Le Félix Vaudreuil-Dorion
  - 4 Vela
  - 7 Odysée
  - 2 Le Onze de la Gare
  - 5 Sélection Vaudreuil
  - 8 Espaces V
  - 3 Les Perles de la Gare
  - 6 Chartwell Le Prescott
  - 9 LINQ

# DOSSIER URBAIN

## FONCTION RÉSIDENTIELLE



1  
Le Félix Vaudreuil-Dorion  
Source : Résidences Québec



2  
Le Onze de la Gare  
Source : Guide Habitation



3  
Les Perles de la Gare  
Source : Provencher\_Roy, 2019



4  
Vela  
Source : Plan A



5  
Sélection Vaudreuil  
Source : Provencher\_Roy, 2019



6  
Chartwell Le Prescott  
Source : Provencher\_Roy, 2019



7  
Odysée  
Source : Odysée Condos



8  
Espaces V  
Source : Logis Québec



9  
LINQ  
Source : Mon habitation neuve

# DOSSIER URBAIN

## FONCTION COMMERCIALE

Le quartier de la Gare est un pôle commercial attractif à l'échelle suprarégionale, faisant concurrence aux pôles de l'Ouest-de-l'Île de Montréal, notamment celui du Fairview Pointe-Claire. On trouve une centaine de locaux commerciaux distribués de part et d'autre du boulevard de la Gare. L'offre commerciale est diversifiée et composée principalement de biens semi-courants (56 %), de restaurants (20 %), de biens courants (9%) et réfléchis (14%) (figure 13).

Plus du tiers des établissements sont spécialisés dans la vente au détail de vêtements. À ce propos, la portion nord de la desserte est exploitée par la société de développement immobilier Groupe Harden qui a opté pour la thématique « Avenue mode » pour l'ensemble de ses terrains. Toutefois, la mixité commerciale s'avère peu équilibrée puisque, parmi la centaine d'établissements présents dans la desserte, on ne retrouve qu'une quinzaine de succursales offrant des services, tels que des services professionnels (dentisterie, comptabilité, etc.) ou des soins personnels (salon de coiffure, esthétique, etc.).

Quelques terrains sont encore disponibles au développement commercial, notamment à l'extrémité sud de la desserte, avec un terrain d'une superficie d'environ 61 600 m<sup>2</sup>.

Enfin, l'offre commerciale du secteur a la particularité d'être composée de plusieurs ensembles qui se caractérisent par un cadre bâti au style architectural similaire et un réseau de rues internes menant à des espaces de stationnement communs extérieurs (figure 14).

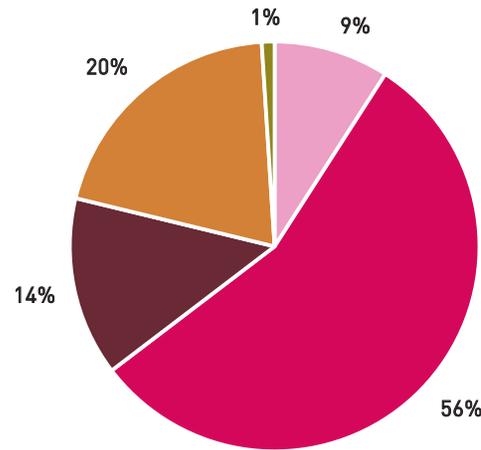


Fig. 13. Répartition des différents types de commerces et services  
Source : Développement Vaudreuil-Soulanges (DEV), 2019

- Achats et services courants<sup>1</sup> :**  
*Achats fréquents faits avec un minimum d'efforts et situés à courte distance. Ex. : épicerie, pharmacie, bureau de poste, banque, etc.*
- Achats et services semi-courants :**  
*Achats fréquents, mais moins impulsifs. Ils favorisent la visite des commerces de même nature et invitent les consommateurs à comparer les prix. Ex. : quincaillerie, vêtements, tissus, coiffure, cordonnier, fleuriste, etc.*
- Achats et services réfléchis :**  
*Achats peu fréquents qui souvent nécessitent un investissement d'argent plus important. Il y a comparaison de la marchandise, de sa qualité, du prix et du style. La distance à parcourir importe moins. Ex. : animalerie, bijoux, accessoires automobiles, services professionnels, matériel informatique et électronique, etc.*
- Restauration et divertissement :**  
*Achalandage sur la rue créée par la consommation sur place. Elle nécessite du stationnement de longue durée. Ex. : bistro, salle de spectacle, hôtel, etc.*
- Commerce de gros, lié à l'automobile ou à caractère industriel :**  
*Services et biens générateurs de nuisances susceptibles d'affecter la qualité de vie des milieux de vie. Ex. : commerces de vente en gros, entreprises liées à la construction, commerces liés aux véhicules, etc.*

<sup>1</sup> : Définitions adaptées de la Fondation Rues Principales. (2014). Fiche-conseil n° 12 : La composition commerciale idéale.

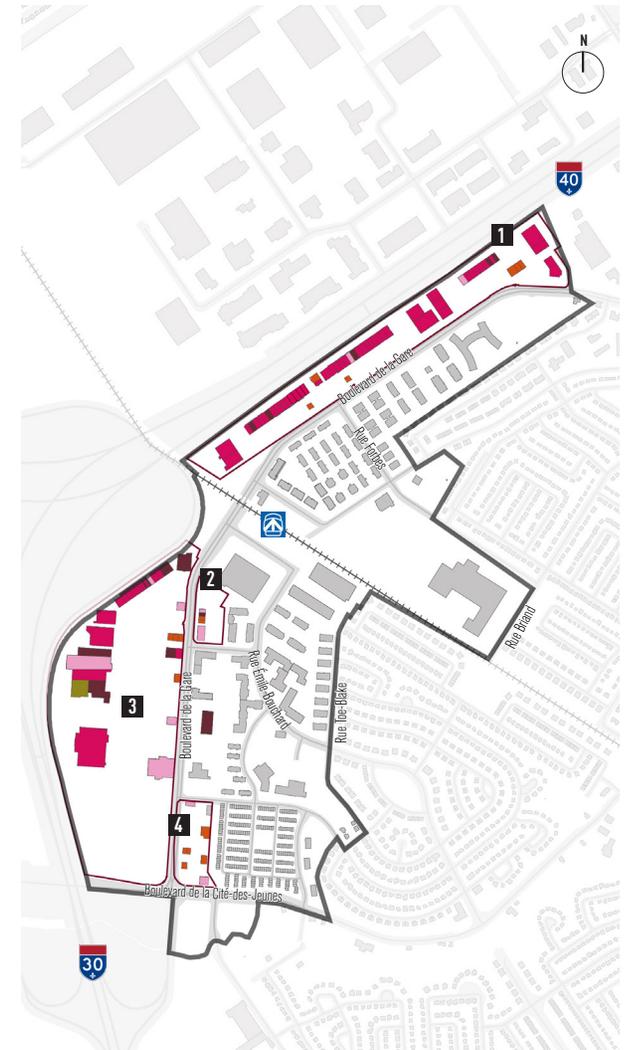


Fig. 14. Offre commerciale  
Source : Données géoréférencées, Ville de Vaudreuil-Dorion et Développement Vaudreuil-Soulanges (DEV), 2019

- LÉGENDE**
- |   |  |
|---|--|
| <span style="border: 1px solid black; display: inline-block; width: 20px; height: 10px; vertical-align: middle;"></span> PPU du quartier de la Gare | <b>1</b> Complexe commercial Avenue Mode |
| <span style="color: blue; font-size: 2em; vertical-align: middle;">G</span> Gare Vaudreuil  | <b>2</b> SmartCentres                    |
| <span style="border-bottom: 1px dashed black; width: 20px; display: inline-block; vertical-align: middle;"></span> Voie ferrée                      | <b>3</b> Faubourg de la Gare Vaudreuil   |
| <span style="border: 1px solid pink; display: inline-block; width: 20px; height: 10px; vertical-align: middle;"></span> Ensemble commercial         | <b>4</b> Place Vaudreuil-Dorion          |

# DOSSIER URBAIN

## FONCTION COMMERCIALE



1  
Complexe commercial Avenue Mode  
Source : Neuf Architectes



1  
Complexe commercial Avenue Mode  
Source : Provencher\_Roy, 2019



2  
SmartCentres  
Source : Clobacron



3  
Complexe commercial Faubourg de la Gare Vaudreuil  
Source : Provencher\_Roy, 2019



3  
Complexe commercial Faubourg de la Gare Vaudreuil  
Source : Portail Constructo



4  
Place Vaudreuil-Dorion  
Source : Google Street View

# DOSSIER URBAIN

## ÉQUIPEMENTS COLLECTIFS

La vocation collective et rassembleuse du quartier de la Gare s'est récemment consolidée avec l'aménagement du parc-école des Quatre-Saisons et la construction du pôle municipal. Ces installations sont venues répondre au besoin criant en équipements collectifs et récréatifs en contrant la désuétude de la bibliothèque municipale et de l'hôtel de ville.

Le pôle municipal comprend l'hôtel de ville, la bibliothèque et un éventuel centre aquatique.

Une transformation générale du secteur a eu lieu au courant des dernières années, avec l'ajout d'un centre de service, d'un terminus d'autobus et l'agrandissement du stationnement incitatif à la gare Vaudreuil.

Ensemble, le parc-école des Quatre-Saisons et la place publique du pôle municipal bonifient l'offre en parcs et espaces verts qui s'avère presque inexistante dans le secteur.

Soulignons également la relative proximité du quartier de la Gare au futur hôpital de Vaudreuil-Soulanges, situé aux abords du boulevard de la Cité-des-Jeunes (route 340) et de l'autoroute de l'Acier (A-30). Cet équipement, qui devrait accueillir son premier patient en 2026, sera un important pôle d'emploi, ce qui devrait entraîner une reconfiguration des réseaux de transport véhiculaire, collectif et actif.



Parc-école des Quatre-Saisons  
Source : Provencher\_Roy, 2019



Centre multisports André-Chagnon  
Source : Ville de Vaudreuil-Dorion

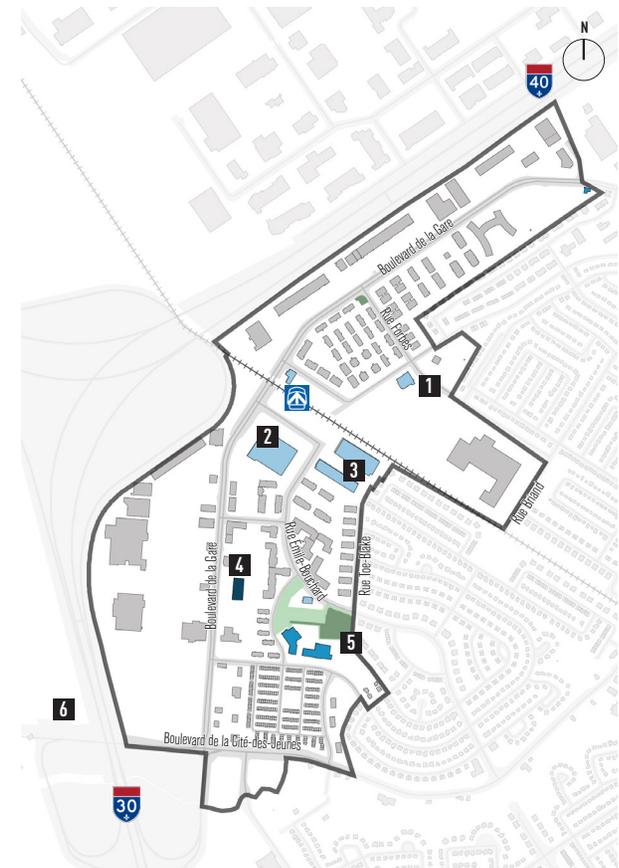


Fig. 15. Équipements collectifs  
Source : Données géoréférencées, Ville de Vaudreuil-Dorion, 2019

### LÉGENDE

- PPU du quartier de la Gare
- 🚉 Gare Vaudreuil
- 🚊 Voie ferrée
- 🏠 Santé
- 🎓 Éducation
- 🎨 Culturel, récréatif et services publics
- 🌳 Parc existant
- 🌱 Parc projeté

### ÉQUIPEMENTS COLLECTIFS

- 1 Caserne de pompiers
- 2 Centre Multisports
- 3 Pôle municipal
- 4 Centre de santé et de services sociaux de Vaudreuil-Soulanges
- 5 Écoles primaires de l'Hymne-au-Printemps et des Légendes, édifice municipal des Chemins-d'Été, parc-école des Quatre-Saisons.
- 6 Hôpital de Vaudreuil-Soulanges

# DOSSIER URBAIN

## FORME URBAINE

L'analyse de la forme urbaine témoigne des caractéristiques propres aux divers usages qui l'occupent.

L'analyse de la **trame viaire** illustre l'importance du boulevard de la Gare, seul axe de transit nord-sud qui permet de traverser la voie ferrée (figure 16). À cette voie de circulation se raccroche un réseau de rues locales dont la trame s'inscrit en continuité à celle des quartiers résidentiels limitrophes, qui se caractérisent par une trame urbaine de forme organique, sauf dans le cas du quartier du Château de la gare dont la trame s'apparente à celle de la Cité-Jardin.

Cette trame urbaine favorise la quiétude des milieux de vie, mais s'avère problématique pour l'accessibilité aux quartiers résidentiels et les déplacements utilitaires à l'intérieur et vers les autres quartiers, en raison de la présence des rues de forme courbée et sans issue.



Fig. 16. Trame viaire  
Source : Données géoréférencées, Ville de Vaudreuil-Dorion, 2019

1 Quartier résidentiel du Château de la gare

L'analyse du **parcellaire** révèle une hétérogénéité dans la dimension des lots (figure 17). Ceux de plus grande superficie sont majoritairement situés aux abords des autoroutes Félix-Leclerc (A-40) et de l'Acier (A-30) et appartiennent généralement à des promoteurs commerciaux qui en gèrent l'occupation par l'intermédiaire de plusieurs détaillants. La forme et l'orientation de ces lots sont parallèles au tracé des autoroutes.

Les lots de plus petites dimensions sont quant à eux situés à l'est du boulevard de la Gare et sont principalement utilisés à des fins résidentielles et institutionnelles, à l'exception de l'extrémité sud du boulevard de la Gare. Notons ici que la trame parcellaire intègre des formes et des dimensions similaires à celles des quartiers résidentiels limitrophes.

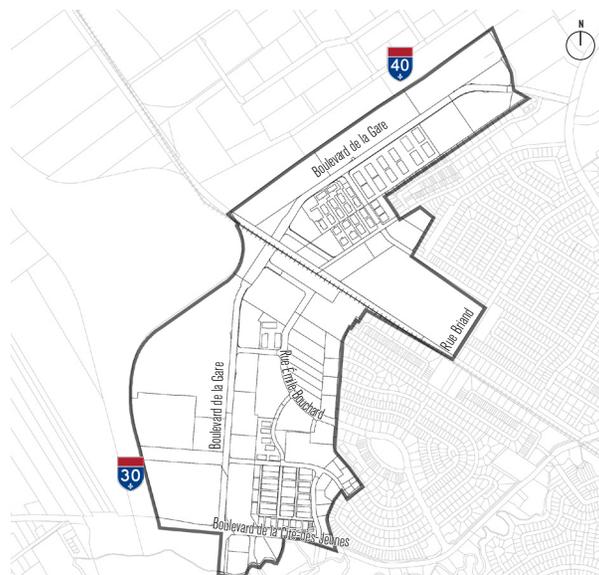


Fig. 17. Parcellaire  
Source : Données géoréférencées, Ville de Vaudreuil-Dorion, 2019

L'analyse du **cadre bâti** est interreliée à celle du parcellaire dans la mesure où les bâtiments de plus gros gabarit sont implantés sur les terrains de grande taille (figure 18). Ces bâtiments sont principalement occupés par des commerces spécialisés dans la vente au détail, qui profitent d'une bonne visibilité auprès des automobilistes, du fait de leur implantation en bordure des autoroutes. Un large retrait sépare ces bâtiments du boulevard de la Gare, laissant place à de grandes superficies d'espaces de stationnement très minéralisés qui, combinés à une absence de végétation, forment d'importants îlots de chaleur.

Les bâtiments de plus petit gabarit sont situés à l'est du boulevard de la Gare, près des quartiers résidentiels. Néanmoins, ces bâtiments ont une empreinte au sol plus forte que le cadre bâti que l'on trouve au sein des quartiers adjacents.



Fig. 18. Gabarit des bâtiments  
Source : Données géoréférencées, Ville de Vaudreuil-Dorion, 2019

# DOSSIER URBAIN

## MOBILITÉ

Le réseau **rutier** forme le maillage principal assurant la majorité des déplacements depuis et vers le quartier de la Gare, puisque l'automobile demeure le mode de transport dominant. Les principaux accès au quartier se font via le réseau routier régional qui borde l'ouest du territoire, du nord au sud (figure 20).

D'autres accès sont possibles par le boulevard de la Cité-des-Jeunes et l'avenue Saint-Charles, qui se greffent au réseau supérieur et assurent l'arrimage avec les voies artérielles, collectrices et locales.

Précisons que seule l'avenue Saint-Charles assure les déplacements dans l'axe nord-sud, outre l'autoroute de l'Acier (A-30). Or, cette artère principale peine à absorber le nombre de déplacements véhiculaires journaliers aux heures de pointe, puisqu'elle est également très fréquentée par les automobilistes ainsi que par le transport scolaire arrivant par le boulevard Harwood, situé plus au sud.

Le boulevard de la Gare, connecté aux deux artères principales, se révèle comme la colonne vertébrale du territoire visé par le PPU. À cet axe se rattachent les rues Ouimet (au nord-est) et Émile-Bouchard (au sud-est). Ces rues collectrices, qui affichent un débit de circulation journalier moindre que le réseau artériel, sont néanmoins les principaux accès aux quartiers résidentiels limitrophes. Les rues locales ont quant à elles une portée limitée et desservent les quartiers résidentiels.

Soulignons que les vastes terrains commerciaux en bordure des autoroutes comportent un réseau d'allées de circulation internes desservant les différents détaillants et reliant les espaces de stationnement. Les nouveaux ensembles résidentiels comprennent également des allées de circulation privées.

Par ailleurs, seuls les boulevards de la Gare et de la Cité-des-Jeunes sont désignés comme des axes de transit accessibles au camionnage par la Ville de Vaudreuil-Dorion.

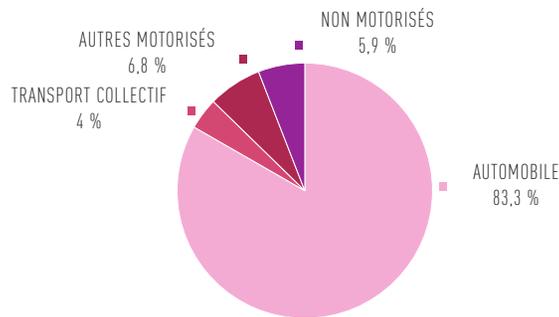


Fig. 19. Part modale des différents moyens de transport  
Source : Enquête Origine-Destination, 2013



Boulevard de la Gare  
Source : Provencher\_Roy, 2019

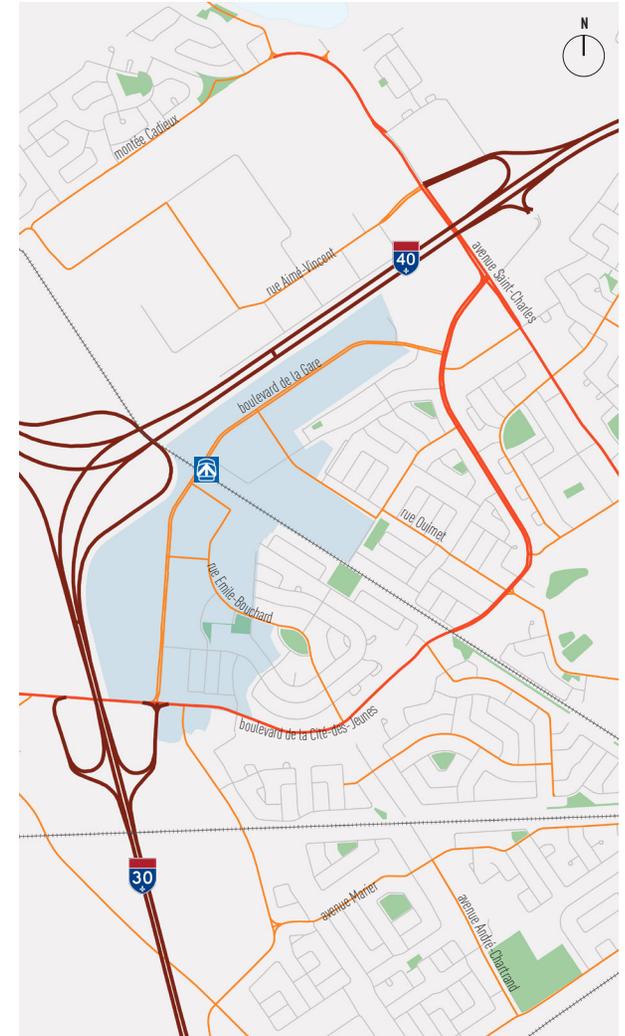


Fig. 20. Réseau de transport véhiculaire  
Source : Données géoréférencées, Ville de Vaudreuil-Dorion, 2019

### LÉGENDE

- PPU du quartier de la Gare
- Gare Vaudreuil
- Voie ferrée
- Autoroute
- Artère principale
- Artère collectrice
- Rue locale

# DOSSIER URBAIN

## MOBILITÉ

L'analyse du réseau de **transport collectif** démontre que le quartier de la Gare profite d'une desserte concurrentielle avec la présence de la gare de train de banlieue Vaudreuil (ligne Exo 11 — Vaudreuil-Hudson) (figure 21). Cette ligne permet d'accéder aisément à la gare Vendôme, à proximité du centre-ville. Cette liaison ferroviaire offre une alternative efficace pour les déplacements pendulaires vers Montréal.

Plusieurs lignes d'autobus opérées par Exo La Presqu'île et Exo Sud-Ouest marquent un arrêt à la gare Vaudreuil, favorisant ainsi les déplacements multimodaux. La plupart des circuits circulent le long du réseau artériel et quelques lignes pénètrent au sein des quartiers résidentiels. La desserte en transport collectif est établie pour assurer des déplacements pendulaires efficaces et se concentre donc pendant les heures de pointe. La fréquence des autobus pendant la journée et la fin de semaine est faible.

Notons toutefois que l'entrée en service prochaine du Réseau express métropolitain (REM) dans les villes de Sainte-Anne-de-Bellevue et de Pointe-Claire pourrait entraîner des changements au niveau du réseau d'autobus et des habitudes de transport.

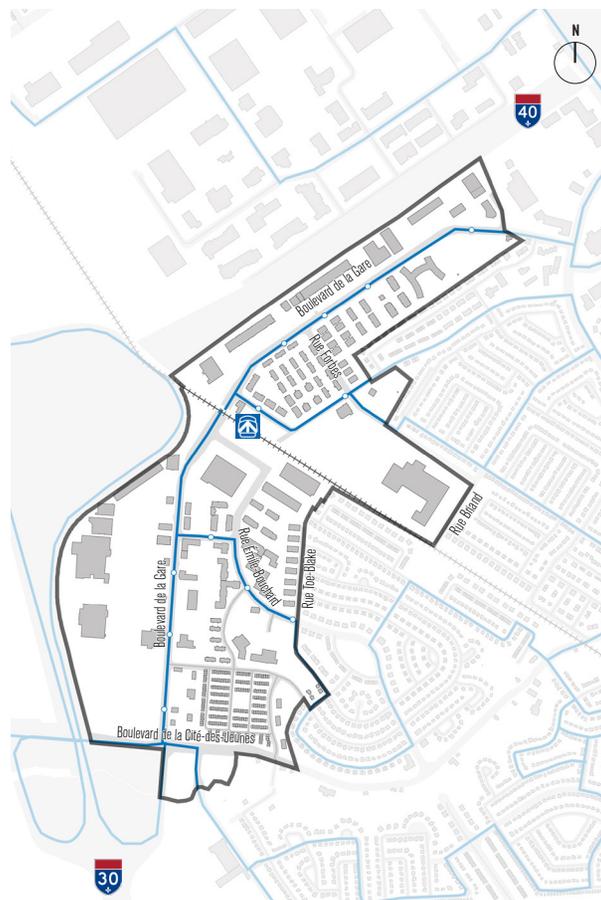


Fig. 21. Réseau de transport collectif  
Source : Données géoréférencées, Ville de Vaudreuil-Dorion, 2019

### LÉGENDE

- PPU du quartier de la Gare
- Gare Vaudreuil
- ⋯ Voie ferrée
- Circuit d'autobus
- Arrêt d'autobus



Train de banlieue  
Source : Ville de Vaudreuil-Dorion



Autobus opéré par Exo La Presqu'île  
Source : Info Suroit



Arrêt d'autobus sur le boulevard de la Gare  
Source : Provencher\_Roy, 2019

Gare Vaudreuil	
Fréquence	Du lundi au vendredi : <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Départs vers Montréal : 12 / jour</li> <li>▪ Départs vers Vaudreuil: 13 / jour</li> </ul> Samedi / dimanche : 4 départs / 3 départs par jour.
Cases de stationnement pour autos / vélos / réservées au covoiturage	627 places / 77 places / 2 places

Source : Tiré du SADR3, données issues du Réseau de transport métropolitain (RTM), 2018

# DOSSIER URBAIN

## MOBILITÉ

Le **réseau actif** du quartier de la Gare est variable (figures 22 et 23). D'une part, le réseau cyclable est plutôt bien développé, connectant les quartiers résidentiels entre eux ainsi qu'aux attraits du secteur (écoles, gare, commerces). Certains axes cyclables comme celui des boulevards de la Cité-des-Jeunes et de la Gare, ainsi que de l'avenue Saint-Charles, plus à l'est, ont des aménagements sécuritaires, séparant physiquement les cyclistes des voies de circulation par une piste en site propre. À l'inverse, les pistes cyclables aménagées sur les rues Ouimet et Émile-Bouchard disposent plutôt d'installations extensives, avec l'implantation de bollards séparatifs.

D'autre part, les déplacements à pied au sein du quartier de la Gare sont jugés difficiles. Les trottoirs sont généralement présents sur un seul côté de la voie, voire inexistant à l'intérieur de certains ensembles résidentiels.

Enfin, l'environnement urbain est peu invitant aux déplacements actifs. Le cadre paysager et bâti, caractérisé par l'omniprésence d'infrastructures véhiculaires, l'environnement urbain aride en raison de l'absence de couvert végétal et l'effet d'îlot de chaleur ne favorisent pas non plus les déplacements actifs. À ces facteurs s'ajoute le haut débit automobile sur les grands axes qui accentue le sentiment d'insécurité des piétons et cyclistes.



Piste cyclable sur le boulevard de la Gare  
Source : Provencher\_Roy, 2019

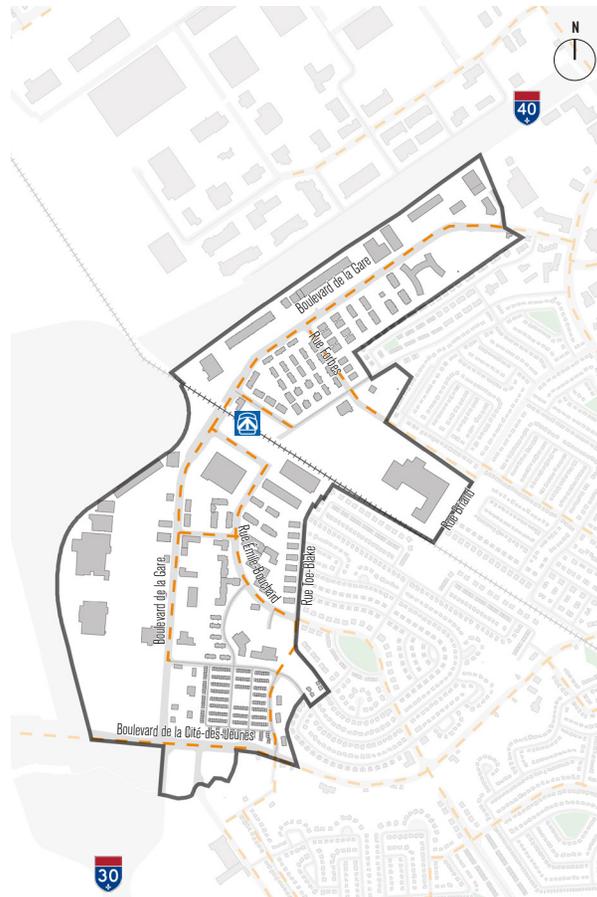


Fig. 22. Réseau de pistes et liens cyclables  
Source : Données géoréférencées, Ville de Vaudreuil-Dorion, 2019

### LÉGENDE

- PPU du quartier de la Gare
- ⓘ Gare Vaudreuil
- Voie ferrée
- Piste cyclable

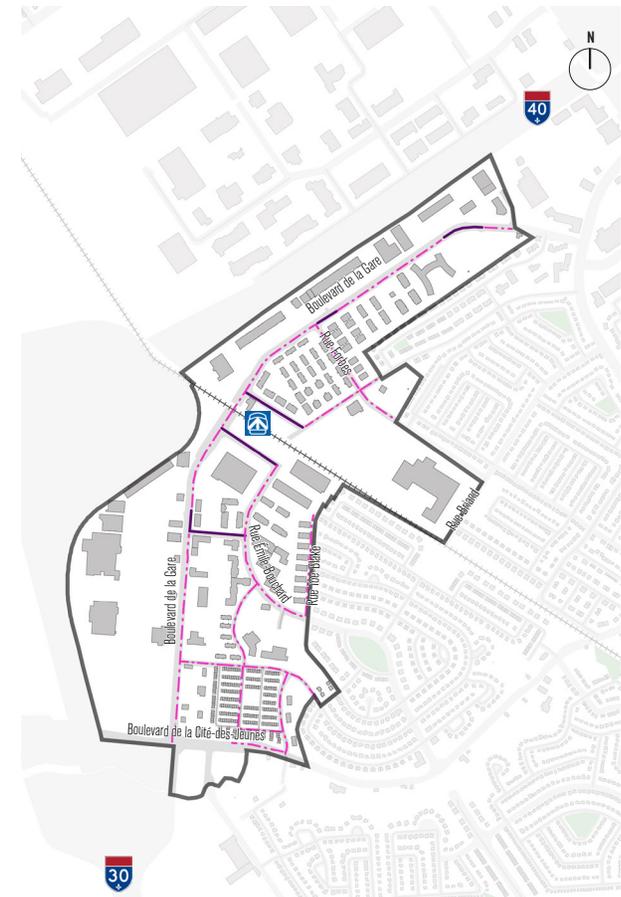


Fig. 23. Localisation des trottoirs  
Source : Données géoréférencées, Ville de Vaudreuil-Dorion, 2019

### LÉGENDE

- PPU du quartier de la Gare
- ⓘ Gare Vaudreuil
- Voie ferrée
- Trottoir (1 côté)
- Trottoir (2 côtés)

# DOSSIER URBAIN

## CONTRAINTES ET POTENTIELS

L'analyse urbaine a révélé la présence d'un certain nombre de contraintes qui doivent être prises en considération dans les principes d'aménagement suggérés pour la requalification du quartier de la Gare. Ces contraintes sont :

- la difficulté à atteindre les seuils minimaux de densité prescrits par la Communauté métropolitaine de Montréal, puisque les zones limitrophes au territoire du PPU, comprises dans les limites de l'aire TOD Vaudreuil circonscrites dans un rayon de 1 km autour de la gare, ont été développées à des fins résidentielles de faible densité, avec des bungalows et des cottages;
  - l'omniprésence d'espaces dédiés à l'automobile (proximité avec les entrées et les sorties d'autoroutes, enchaînement de stationnements de surface), qui entraîne la création d'îlots de chaleur urbains importants;
  - la prédominance de la voiture dans les choix de déplacements quotidiens, combinée à une faible fréquentation du transport collectif en dehors des heures de pointe et l'absence d'une réelle offre en mobilité durable;
  - le nombre restreint de liens actifs menant aux points d'accès du transport collectif et la faible convivialité dans l'aménagement des parcours dédiés aux cyclistes et aux piétons;
  - une connectivité difficile à l'intérieur et en dehors des limites de l'aire TOD, à cause de la configuration du réseau routier principalement structuré autour des boulevards de la Gare et de la Cité-des-Jeunes et de l'avenue Saint-Charles;
  - l'absence de mixité dans les bâtiments et une ségrégation des usages, notamment résidentiels et commerciaux, qui ne favorisent pas la création d'un milieu de vie complet et vivant;
  - de grandes superficies de terrains commerciaux dédiées à des espaces de stationnement extérieurs;
  - une saturation à venir quant à l'offre en services de proximité, peu diversifiée, afin de desservir adéquatement la population du secteur;
  - une cohabitation sensible entre certains usages industriels contraignants présents dans l'environnement immédiat de secteurs résidentiels;
  - une carence en logements sociaux et abordables;
  - la faible qualité du paysage urbain et paysager, notamment expliquée par l'absence d'encadrement des voies de circulation par le cadre bâti et par l'hétérogénéité de la hauteur des bâtiments, par exemple entre les bâtiments commerciaux et résidentiels, qui se répercute dans une gradation parfois contrastée et inharmonieuse du cadre bâti;
  - l'hétérogénéité architecturale et le manque d'harmonie dans l'intégration urbaine et paysagère du cadre bâti;
  - une carence en parcs et en espaces verts de grande envergure, à laquelle s'ajoute un nombre restreint d'espaces publics de qualité ;
  - La densité anticipée pourrait avoir un impact sur la capacité des infrastructures municipales existantes, ce qui pourrait venir limiter l'acceptation de certains projets sans investissements majeurs de la Ville.
- Toutefois, le secteur bénéficie d'une localisation stratégique et de plusieurs atouts et forces qui ont l'opportunité d'être utilisés et davantage mis en valeur dans la stratégie de requalification, notamment grâce à :
- une localisation stratégique au cœur du nouveau pôle municipal et à proximité du futur hôpital de Vaudreuil-Soulanges qui vient redéfinir l'identité du secteur et renforcer son rôle d'entrée de ville;
  - la desserte du secteur par différents modes de transport, que ce soit en voiture, en train ou en autobus;
  - la présence d'une offre commerciale variée le long du boulevard de la Gare, notamment pour les biens et les services semi-courants ou de restauration;
  - une dynamique commerciale appréciée de la population locale et régionale;
  - de nombreux espaces de stationnement extérieur sous-utilisés et de faible qualité paysagère, situés en façade avant des centres commerciaux, qui constituent de réelles opportunités pour la requalification et le redéveloppement.

03

**VISION ET ORIENTATIONS**

# VISION ET ORIENTATIONS

## ÉNONCÉ DE VISION

L'énoncé de vision du PPU s'inscrit dans la lignée du changement souhaité pour la Ville pour la prochaine décennie, indiqué au plan d'urbanisme. Elle tire donc ses assises du plan d'urbanisme, du PPU précédemment élaboré, des enjeux d'aménagements soulevés dans le dossier urbain et des préoccupations et aspirations mentionnées par les citoyens dans le cadre de la démarche participative. L'énoncé de vision se traduit en grandes orientations, puis en objectifs, qui forment le cadre de la prise de décision municipale en matière d'aménagement du territoire au cours des prochaines années.

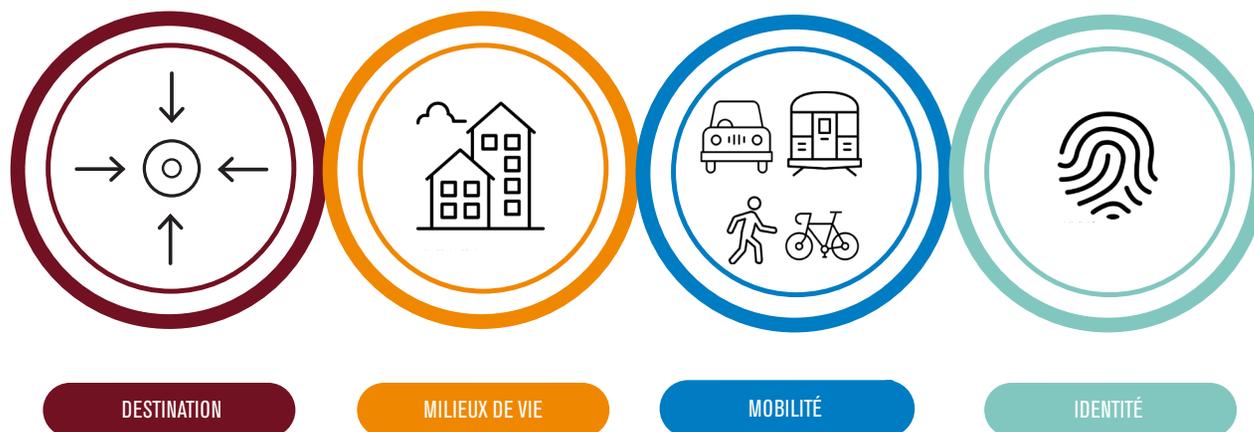
Les intentions sont exprimées schématiquement et spatialisées aux concepts d'organisation spatiale (figures 24 à 26).

## ÉNONCÉ DE VISION

Le quartier de la Gare est un lieu où l'on trouve une **grande concentration d'activités urbaines rassembleuses** dont la portée est municipale et régionale. Ainsi, doté d'une signature urbaine distinctive, animée et durable, le quartier se révèle comme le **cœur de Vaudreuil-Dorion** et un **pôle de destination** pour la région de Vaudreuil-Soulanges et l'Ouest montréalais.

Sa vitalité et son dynamisme sont assurés par l'**optimisation de l'utilisation du sol**, notamment des terrains sous-utilisés, qui permettent à de nouveaux projets de voir le jour et de catalyser une **transformation bénéfique de la forme urbaine** du secteur. Articulée autour des principes du *Transit-Oriented Development*, la planification du quartier de la Gare combine **mobilité, densité et mixité** afin de consolider le milieu de vie et en bonifier la qualité.

## 4 GRANDES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT



# VISION ET ORIENTATIONS

## ORIENTATIONS ET OBJECTIFS

### ORIENTATION 1 – DESTINATION

#### Affirmer le rôle de centre-ville et son rayonnement comme pôle de destination régionale

Par sa localisation stratégique au carrefour des autoroutes Félix-Leclerc (A-40) et de l'Acier (A-30), sa connexion au réseau de train de banlieue ainsi que l'implantation du pôle municipal, le quartier de la Gare se positionne comme un pôle de destination de portée régionale. Le secteur est articulé autour de centralités aux vocations distinctives et complémentaires. Pour appuyer le rôle de centre-ville du quartier de la Gare, il convient d'intensifier les activités urbaines en tirant profit des terrains sous-utilisés. L'identité commerciale de la desserte régionale est également consolidée de manière à demeurer attractive auprès d'une clientèle externe et de subvenir adéquatement aux besoins du voisinage. Enfin, l'arrivée d'équipements collectifs structurants est mise en valeur et contribue au dynamisme du centre-ville.

#### Objectifs d'aménagement :

- 1.1. Stimuler une intensification des activités urbaines par l'optimisation de l'utilisation du sol;
- 1.2. Poursuivre le développement commercial en misant sur une diversification des commerces et services offerts à la population;
- 1.3. Faire rayonner la vocation institutionnelle et rassembleuse du centre-ville.



Marché public, Harobor Market, Vodice, Croatie  
Source : Damir Zizic, 2015



Place commerciale animée, Polygone Riviera, Cagnes-sur-Mer, France  
Source : Ducic Architecte



Requalification du centre commercial Galeries Aylmer par l'inclusion de la fonction résidentielle et le maintien des fonctions commerciales au rez-de-chaussée, Gatineau

Source : Groupe Maurice et Google Earth, 2016, 2018 et 2019



Pôle municipal

Source : Lapointe Magne et associés, L'ŒUF, Dupras-Ledoux, Équipe Laurence, L2C et NIPPaysage

# VISION ET ORIENTATIONS

## ORIENTATIONS ET OBJECTIFS

### ORIENTATION 2 – MILIEUX DE VIE

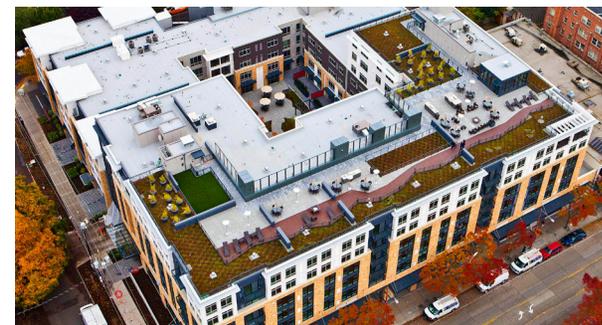
#### Offrir un cadre de vie compact, attrayant et complet

La consolidation et la requalification du quartier de la Gare sont planifiées selon les principes de compacité, mixité et complémentarité des fonctions urbaines, découlant du *Transit-Oriented Development*. Ce secteur est tout désigné pour accueillir de nouveaux ménages afin de faire du secteur un cœur de ville habité, complet et animé à toute heure de la journée. Tant travailleurs, usagers et résidents cohabitent harmonieusement et disposent de services, installations et équipements qui répondent adéquatement à leurs besoins variés.

Les projets de développement, redéveloppement et requalification insufflent un renouveau dans la forme urbaine dont la qualité est rehaussée par l'application des meilleures pratiques urbanistiques et environnementales. Cette transformation se concrétise dans le respect des caractéristiques de la forme urbaine et des activités du milieu d'insertion.

#### Objectifs d'aménagement :

- 2.1. Favoriser la consolidation de la forme urbaine du quartier en misant sur la compacité, tout en respectant les caractéristiques du tissu d'insertion;
- 2.2. Encourager les initiatives de construction et de rénovation écoresponsable et respectueuse de l'environnement;
- 2.3. Offrir un cadre de vie attrayant et destiné à une population diversifiée;
- 2.4. Encadrer et atténuer les impacts négatifs des grandes infrastructures de transport et des activités génératrices de nuisances.



Aménagement d'espaces collectifs sur les toits et utilisation de principes de construction durable (toit vert et blanc), Lyric Apartments, Capitol Hill Neighborhood, Seattle, États-Unis

Source : Runber, 2019



Espace public inclusif et rassembleur, Pentagon Row, Arlington, États-Unis

Source : HB Field & Studio



Mixité fonctionnelle et animation des rez-de-chaussée par des commerces, Île-des-Soeurs, Montréal

Source : Habiter Montréal

# VISION ET ORIENTATIONS

## ORIENTATIONS ET OBJECTIFS

### ORIENTATION 3 – MOBILITÉ

#### Adopter une approche de mobilité intégrée misant sur l'accessibilité, la sécurité et l'efficacité de tous types de déplacements

La présence de la gare de train de banlieue Vaudreuil au cœur du quartier de la Gare en fait un carrefour important à l'échelle municipale et régionale puisqu'y convergent nombreuses lignes d'autobus. Le développement de projets structurants tels que le pôle municipal et l'hôpital de Vaudreuil-Soulanges à proximité du quartier de la Gare soulèvent l'opportunité de revoir et bonifier l'offre en transport alternatif à l'autosolo afin d'assurer l'accessibilité à ces nouvelles centralités et réduire la pression sur le réseau routier.

L'approche privilégiée vise à mettre la multimodalité à l'avant-plan et rendre attractive une gamme d'options de déplacements. Ainsi, afin de favoriser l'adoption de saines habitudes de vie et une cohabitation harmonieuse entre usagers du transport, plusieurs mesures seront mises en œuvre. Enfin, cette orientation vise également à réviser la place octroyée à l'automobile dans le paysage urbain et optimiser leur utilisation dans une perspective de développement durable.

#### Objectifs d'aménagement :

- 3.1. Garantir l'accessibilité des différentes centralités du quartier de la Gare et leur articulation au contexte environnant;
- 3.2. Assurer une desserte optimale en transport collectif misant sur la multimodalité;
- 3.3. Améliorer les conditions de déplacements des usagers du transport actif;
- 3.4. Optimiser l'utilisation des stationnements.



Passerelle piétonne sécuritaire, Luchtsingel Scieblock, Rotterdam, Pays-Bas

Source : Ossip Van Duivenbode



Aménagements durables d'un stationnement de surface, Honfleur Normandy Outlet, France

Source : Compagnie du Paysage



Navette autonome reliant le stationnement incitatif Exo à différents points d'intérêts, Candiac

Source : Le Reflet

# VISION ET ORIENTATIONS

## ORIENTATIONS ET OBJECTIFS

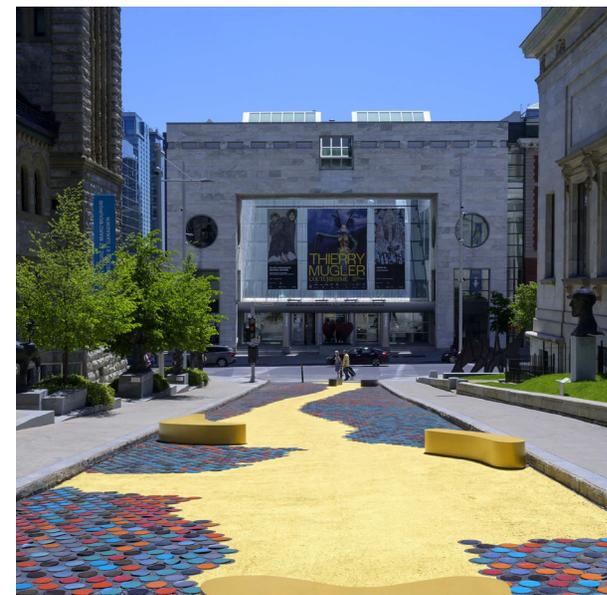
### ORIENTATION 4 – IDENTITÉ

#### Doter le secteur d'une signature urbaine distinctive, animée et durable

Le quartier de la Gare est une destination de choix par l'offre étendue d'activités qu'on y trouve ainsi que par son environnement urbain attractif qui séduit les usagers. Cette dernière orientation vise à doter le secteur d'une signature urbaine identitaire, qui participera au rayonnement de ce centre-ville. Ainsi, la qualité architecturale et paysagère est bonifiée grâce à des procédés urbanistiques contemporains et durables et des standards de qualité rehaussés. De plus, le quartier de la Gare se distingue par son identité visuelle unique qui se démarque dans l'espace public, notamment dans le mobilier urbain, et qui reflète la richesse culturelle et artistique de Vaudreuil-Dorion.

#### Objectifs d'aménagement :

- 4.1. Améliorer et valoriser la qualité architecturale et paysagère du cadre bâti;
- 4.2. Développer une identité visuelle forte et distinctive pour le centre-ville.



Installation d'art public estivale et renouvelée annuellement, Montréal  
Source : Provencher-Roy



Programmation événementielle mettant de l'avant-plan la richesse culturelle et artistique, Place des Festivals, Montréal  
Source : Cat DiStasio



Placettes verdies et mobilier urbain signature, Barcelone, Espagne  
Source : Le Pamphlet



Signalétique thématique, Montréal  
Source : Signature design communication

# VISION ET ORIENTATIONS

## CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE



Fig. 24. Concept d'organisation spatiale — Grandes composantes urbaines

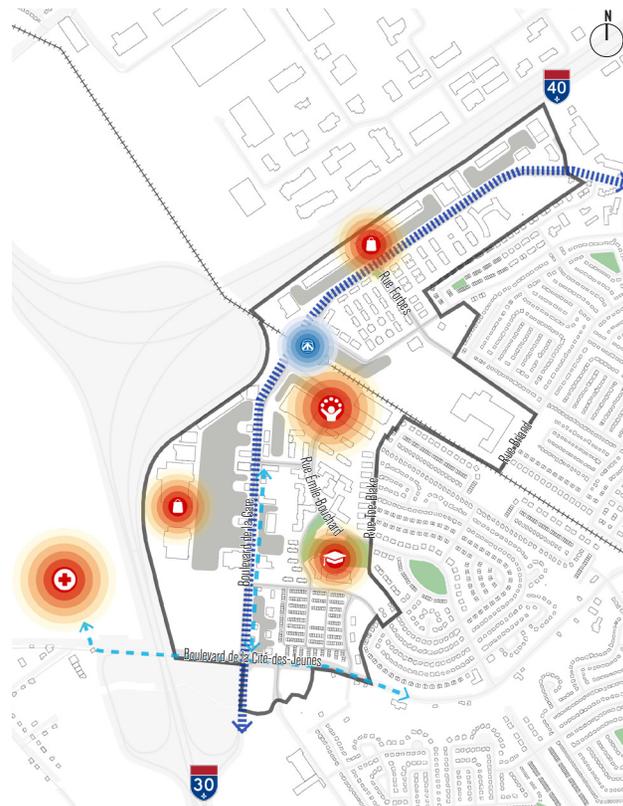


Fig. 25. Concept d'organisation spatiale — Mobilité



Fig. 26. Concept d'organisation spatiale — Verdissement et forme urbaine

### LÉGENDE

- Limite PPU quartier de la Gare
- Centralité
- 🛍️ Pôle commercial
- 🎓 Pôle scolaire
- 👤 Pôle municipal
- ⊕ Pôle santé
- 🏠 Quartier résidentiel
- 🏗️ Secteur résidentiel à développer
- 🏘️ Secteur présentant un potentiel de requalification à des fins mixtes
- 🏢 Secteur commercial
- 🏛️ Secteur institutionnel
- 👉 Effet de vitrine

### LÉGENDE

- Limite PPU quartier de la Gare
- Centralité
- 🛍️ Pôle commercial
- 🎓 Pôle scolaire
- 👤 Pôle municipal
- ⊕ Pôle santé
- 🚶 Lien de mobilité durable structurant
- 🚴 Lien de mobilité active à poursuivre
- 🚲 Pôle de mobilité multimodal
- 🅇 Aire de stationnement à optimiser

### LÉGENDE

- Limite PPU quartier de la Gare
- Centralité
- 🛍️ Pôle commercial
- 🎓 Pôle scolaire
- 👤 Pôle municipal
- ⊕ Pôle santé
- 🏠 Encadrement d'un front bâti
- 🌿 Mesures de verdissement intensifiées
- 🌿 Amélioration des aménagements du domaine public

04

**MISE EN ŒUVRE**

# MISE EN ŒUVRE

## PLAN D'ACTION

Le plan d'action traduit l'ensemble des objectifs en leur associant des stratégies concrètes d'aménagement qui seront mises en œuvre selon diverses périodes de réalisation. La Ville de Vaudreuil-Dorion déterminera les interventions à réaliser au fil des ans en fonction des enjeux d'aménagement et de développement territorial, prioritaires des budgets et des ressources disponibles.

Les actions sont associées à des outils, lorsqu'applicables, ainsi qu'à des partenaires potentiels, identifiés à titre indicatif. Il s'agit d'acteurs clés qui pourraient être consultés ou impliqués dans la réalisation des interventions.

Le plan d'action est un outil de prise de décision qui se veut évolutif. Ainsi, tant les interventions proposées que le cadre temporel suggéré pour leur réalisation peuvent être bonifiés et modifiés.

L'échelle temporelle se décline de la manière suivante:



**En continu**  
ou selon les  
opportunités



**Court terme**  
(0-4 ans)



**Moyen terme**  
(4-8 ans)



**Long terme**  
(8 ans et plus)

## ORIENTATION 1 – DESTINATION

### Affirmer le rôle de centre-ville et son rayonnement comme pôle de destination régionale

OBJECTIF 1.1 : Stimuler une intensification des activités urbaines par l'optimisation de l'utilisation du sol			
STRATÉGIES	PARTENAIRES	OUTILS	ÉCHÉANCIER
Identifier les terrains adaptés à un redéveloppement ou une requalification	Ville	<ul style="list-style-type: none"> <li>Inventaire des immeubles sous-utilisés</li> </ul>	
Régir les opérations de requalification urbaine sur les terrains commerciaux par des normes ainsi que des critères discrétionnaires	Ville	<ul style="list-style-type: none"> <li>Règlements de zonage et sur les usages conditionnels</li> </ul>	
Revoir les limites de hauteurs, de densité et les usages afin de stimuler la requalification à des fins mixtes le long du boulevard de la Gare	Ville	<ul style="list-style-type: none"> <li>Règlements de zonage, sur les usages conditionnels et sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA)</li> <li>Règlement décrétant un programme d'incitatifs financiers pour la requalification à des fins mixtes</li> </ul>	
Assurer la présence commerciale au rez-de-chaussée pour les bâtiments qui ont front sur le boulevard de la Gare, en privilégiant la mixité verticale incluant des bureaux et/ou des logements aux étages supérieurs	Ville	<ul style="list-style-type: none"> <li>Règlement de zonage</li> </ul>	
Analyser les demandes d'amendements réglementaires en considérant la capacité des infrastructures municipales et l'impact sur ces dernières (aqueduc, égouts, services, voirie, etc.).	Ville, promoteurs	<ul style="list-style-type: none"> <li>Étude de circulation</li> <li>Étude sur la capacité des infrastructures</li> <li>Règlement de contrôle provisoire</li> </ul>	

# MISE EN ŒUVRE

## PLAN D'ACTION

### ORIENTATION 1 – DESTINATION

#### Affirmer le rôle de centre-ville et son rayonnement comme pôle de destination régionale

##### OBJECTIF 1.2 : Poursuivre le développement commercial en misant sur une diversification des commerces et services offerts à la population

STRATÉGIES	PARTENAIRES	OUTILS	ÉCHÉANCIER
Évaluer le potentiel de réaliser une charte de développement commercial ayant pour objectif d'orienter la consolidation de la desserte commerciale régionale avec cohérence, d'assurer un équilibre entre l'offre et la demande, et de définir des stratégies pour appuyer la vitalité commerciale	Développement Vaudreuil-Soulanges (DEV), Chambre de commerce et d'industrie de Vaudreuil-Soulanges (CCIVS)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Charte de développement commercial</li> </ul>	
Développer des créneaux de commerces qui amélioreront l'ambiance générale de la desserte (ex. : restaurants, terrasses, bars, etc.) sans compromettre la qualité des milieux de vie	Ville	<ul style="list-style-type: none"> <li>Étude de marché</li> <li>Règlement de zonage (contingentement des usages)</li> </ul>	
Conserver un front commercial le long de l'emprise autoroutière, tirant profit de l'effet de vitrine générée par l'achalandage véhiculaire	Ville	<ul style="list-style-type: none"> <li>Règlement de zonage</li> </ul>	
Favoriser la présence et la diversité de commerces et services de proximité répondant aux besoins de la population locale et participant à la dynamique commerciale	Ville	<ul style="list-style-type: none"> <li>Étude de marché</li> <li>Règlement de zonage</li> </ul>	

##### OBJECTIF 1.3 : Faire rayonner la vocation institutionnelle et rassembleuse du centre-ville

STRATÉGIES	PARTENAIRES	OUTILS	ÉCHÉANCIER
Évaluer la possibilité de se doter d'infrastructures à caractère public pour accueillir des événements de grande ampleur, qu'ils soient sportifs, événementiels ou récréatifs (ex. : salle de spectacle)	Ville	<ul style="list-style-type: none"> <li>Règlements de zonage et sur les projets particuliers de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble (PPCMOI)</li> </ul>	
Évaluer la possibilité d'attirer un campus collégial ou universitaire satellite	Ville, institutions collégiales et universitaires		
Évaluer le potentiel d'implanter un centre de congrès au sein du quartier de la Gare	Ville, promoteurs		
Développer une programmation liée à la présence du pôle municipal et du Centre Multisports André-Chagnon	Ville	<ul style="list-style-type: none"> <li>Programmation</li> <li>Programme quinquennal d'immobilisation (PQI)</li> </ul>	
Évaluer la possibilité de créer un marché maraîcher public dans le pôle municipal	Ville	<ul style="list-style-type: none"> <li>Règlement de zonage</li> </ul>	
Assurer la complémentarité du Pôle santé au quartier de la Gare par une programmation des usages adaptés	Ville	<ul style="list-style-type: none"> <li>Règlement de zonage</li> </ul>	
Promouvoir les équipements collectifs de rayonnement régional (services publics gouvernementaux) et prioriser leur implantation à l'intérieur des axes autoroutiers ou de mobilité structurants.	Règlement de zonage		

# MISE EN ŒUVRE

## PLAN D'ACTION

### ORIENTATION 2 – MILIEUX DE VIE

#### Offrir un cadre de vie compact, attrayant et complet

#### OBJECTIF 2.1 : Favoriser la consolidation de la forme urbaine du quartier en misant sur la compacité, tout en respectant les caractéristiques du tissu d'insertion

STRATÉGIES	PARTENAIRES	OUTILS	ÉCHÉANCIER
Optimiser le potentiel immobilier, en termes de densité, à proximité de la gare, tout en assurant une modulation qui favorise l'insertion harmonieuse des nouveaux bâtiments aux quartiers existants	Ville	<ul style="list-style-type: none"> <li>Règlement de zonage</li> </ul>	
Élaborer un guide d'architecture et de design mettant de l'avant des principes d'aménagement et de construction afin de guider les promoteurs et les professionnels dans la conception de projets de qualité et sensibles au développement urbain durable	Ville	<ul style="list-style-type: none"> <li>Guide des aménagements durables</li> </ul>	
Veiller à l'insertion harmonieuse des nouvelles constructions au tissu d'accueil, sur le plan de la forme urbaine, et évaluer les impacts des projets d'envergure sur l'ensoleillement, la circulation et l'impact éolien	Ville	<ul style="list-style-type: none"> <li>Règlement de zonage et sur les PIIA</li> </ul>	
Privilégier des développements immobiliers compacts présentant des milieux de vie complet de façon à contribuer à l'animation du domaine public, participer à la diversification du parc résidentiel et s'insérant harmonieusement au tissu en définissant des balises d'aménagement à cet égard	Ville		
Assurer une harmonisation entre les aménagements privés et ceux du domaine public	Ville		

#### OBJECTIF 2.2 : Encourager les initiatives de construction et de rénovation écoresponsable et respectueuse de l'environnement

STRATÉGIES	PARTENAIRES	OUTILS	ÉCHÉANCIER
Établir des normes, des critères et des stratégies favorisant l'aménagement de quartiers durables	Ville	<ul style="list-style-type: none"> <li>Règlements de zonage, sur les PIIA et de construction</li> <li>Guide des aménagements durables</li> </ul>	
Appuyer les initiatives visant l'obtention d'une certification environnementale pour la construction d'un bâtiment, d'une infrastructure ou d'un quartier (ex. : LEED, LEED Nd, Envision, etc.), notamment en réduisant les délais d'émission des permis et certificats et en soutenant financièrement ces projets	Ville, promoteurs	<ul style="list-style-type: none"> <li>Règlement décrétant un programme d'incitatifs financiers pour les projets obtenant une certification environnementale</li> <li>Règlement sur les permis et certificats (ex.: réduction des délais, réduction des frais de permis)</li> </ul>	

# MISE EN ŒUVRE

## PLAN D'ACTION

### ORIENTATION 2 – MILIEUX DE VIE

#### Offrir un cadre de vie compact, attrayant et complet

##### OBJECTIF 2.3 : Offrir un cadre de vie attrayant et destiné à une population diversifiée

STRATÉGIES	PARTENAIRES	OUTILS	ÉCHÉANCIER
Adopter et mettre en œuvre une stratégie d'inclusion de logements communautaires (coop), sociaux ou abordables dans les nouveaux projets immobiliers	Ville, Office régional d'habitation Vaudreuil-Soulanges (ORHVS)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Politique du logement</li> <li>Politique familiale et des aînés</li> <li>Règlement sur l'assujettissement de tout permis de construction d'unités résidentielles faisant partie de la classe H3 à la conclusion d'une entente entre le demandeur et la Ville en vue d'améliorer l'offre en matière de logements abordables, sociaux ou familiaux</li> </ul>	
Appuyer les projets de logements sociaux et abordables par un soutien administratif et financier (allègement d'une procédure de demande de permis ou certificat, prise en charge des travaux de préparation des sites, etc.)	Ville, ORHVS, promoteurs	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ententes gré à gré avec les promoteurs</li> <li>Règlement sur les ententes relatives aux travaux municipaux</li> </ul>	
Accroître la diversité de la typologie résidentielle au sein des nouveaux projets immobiliers	Ville, promoteurs	<ul style="list-style-type: none"> <li>Règlements de zonage</li> </ul>	
Prévoir l'ajout de parcs et d'espaces verts accessibles universellement lors de la requalification des terrains à redévelopper	Ville, promoteurs	<ul style="list-style-type: none"> <li>Règlements de lotissement sur les PIIA</li> <li>Plan directeur des parcs et espaces verts</li> </ul>	

##### OBJECTIF 2.4 : Encadrer et atténuer les impacts négatifs des grandes infrastructures de transport et des activités génératrices de nuisances

STRATÉGIES	PARTENAIRES	OUTILS	ÉCHÉANCIER
Appuyer et évaluer les stratégies de mitigation pouvant être mises en place par les compagnies industrielles présentes afin de limiter les impacts négatifs face au milieu résidentiel adjacent (ex. : instaurer des mesures de mitigation visant à atténuer les impacts du bruit et du camionnage de la compagnie Norampac)	Ville, Norampac	<ul style="list-style-type: none"> <li>Collaboration</li> </ul>	
Prescrire des normes de construction spécifiques pour contrôler les nuisances sonores et visuelles liées à la proximité avec l'autoroute (en prévision de la requalification des terrains sous-utilisés le long du boulevard de la Gare)	Ville	<ul style="list-style-type: none"> <li>Règlement de construction</li> </ul>	

# MISE EN ŒUVRE

## PLAN D'ACTION

### ORIENTATION 3 – MOBILITÉ

#### Adopter une approche de mobilité intégrée misant sur l'accessibilité, la sécurité et l'efficacité de tous types de déplacements

OBJECTIF 3.1 : Garantir l'accessibilité des différentes centralités du quartier de la Gare et leur articulation au contexte environnant			
STRATÉGIES	PARTENAIRES	OUTILS	ÉCHÉANCIER
Cibler une stratégie visant à optimiser la circulation dans l'axe nord-sud via le réseau routier local qui faciliterait la fluidité des déplacements vers le quartier de la Gare	Ville	<ul style="list-style-type: none"> <li>Plan directeur de mobilité durable</li> <li>Étude de circulation</li> <li>Programme quinquennal d'immobilisation (PQI)</li> </ul>	
Évaluer le potentiel de réaménager le viaduc du boulevard de la Cité-des-Jeunes surplombant l'autoroute de l'Acier (A-30) afin d'assurer un lien actif sécuritaire entre le Pôle santé et le quartier de la Gare	Ville, MTQ		
Favoriser la subdivision des lots de grande taille lors des projets de redéveloppement ou de requalification afin d'établir une trame urbaine plus compacte et perméable	Ville, promoteurs	<ul style="list-style-type: none"> <li>Règlements de lotissement</li> <li>Plan directeur de mobilité durable</li> </ul>	
Assurer l'arrimage du réseau viaire et du réseau de liens actifs à l'existant lors des projets de redéveloppement ou de requalification afin de créer des liens intuitifs et directs	Ville, promoteurs		
OBJECTIF 3.2 : Assurer une desserte optimale en transport collectif misant sur la multimodalité			
STRATÉGIES	PARTENAIRES	OUTILS	ÉCHÉANCIER
Réaliser des démarches auprès d'Exo la Presqu'Île afin d'accroître la desserte en transport collectif dans les périodes hors pointe et d'assurer la desserte des points d'intérêts de la ville, notamment l'hôpital et le pôle municipal	Ville, Exo	<ul style="list-style-type: none"> <li>Plan directeur de mobilité durable</li> <li>Étude de circulation</li> </ul>	
Implanter une navette reliant la gare Vaudreuil à la station Anse-à-l'Orme du REM localisée à Sainte-Anne-de-Bellevue			
Évaluer la possibilité d'implanter des mesures préférentielles aux autobus sur le boulevard de la Gare		<ul style="list-style-type: none"> <li>Plan directeur de mobilité durable</li> <li>Étude de circulation</li> <li>Programme quinquennal d'immobilisation (PQI)</li> </ul>	
Évaluer l'opportunité d'implanter une navette autonome desservant la gare Vaudreuil au futur Hôpital de Vaudreuil-Soulanges			

# MISE EN ŒUVRE

## PLAN D'ACTION

### ORIENTATION 3 – MOBILITÉ

#### Adopter une approche de mobilité intégrée misant sur l'accessibilité, la sécurité et l'efficacité de tous types de déplacements

OBJECTIF 3.3 : Améliorer les conditions de déplacements des usagers du transport actif			
STRATÉGIES	PARTENAIRES	OUTILS	ÉCHÉANCIER
Évaluer la possibilité de bonifier le réseau piétonnier en privilégiant les liens directs et efficaces entre les centralités, notamment aux abords du boulevard de la Gare	Ville		
Évaluer la possibilité de bonifier l'environnement de déplacement actif par des mesures de verdissement et l'ajout de mobilier urbain, notamment aux abords du boulevard de la Gare	Ville		
Assurer la sécurité, la convivialité et l'accessibilité universelle des déplacements entre les établissements scolaires, le pôle municipal et le Centre Multisports André-Chagnon	Ville, établissements scolaires	<ul style="list-style-type: none"> <li>Plan directeur de mobilité durable</li> <li>Étude de circulation</li> </ul>	
Revoir la configuration des intersections névralgiques sur le boulevard de la Gare afin d'assurer la sécurité des déplacements actifs, notamment celle avec le boulevard de la Cité-des-Jeunes	Ville	<ul style="list-style-type: none"> <li>Plan de déplacement scolaire</li> <li>Programme quinquennal d'immobilisation (PQI)</li> </ul>	
Évaluer la possibilité de poursuivre le réseau cyclable sur le boulevard de la Gare entre le boulevard de la Cité-des-Jeunes et la rue Maurice-Richard en privilégiant des aménagements cyclables qui favorisent un partage de l'espace sécuritaire entre les automobilistes, les cyclistes et les piétons	Ville		
Bonifier et sécuriser l'environnement de déplacement au sein des aires de stationnement des commerces et équipements collectifs en adoptant des normes visant l'aménagement de corridors piétons	Ville, promoteurs	<ul style="list-style-type: none"> <li>Règlements de zonage et sur les PIIA</li> </ul>	
Assurer une planification axée et intégrée sur le transport collectif, actif et alternatif à l'auto-solo conjointement à la planification des grands projets commerciaux, résidentiels et publics (utilisation des principes TOD et Pedestrian-Oriented Development (POD))	Collaboration EXO	Plan directeur de mobilité durable, Règlement relatif au paiement 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	

# MISE EN ŒUVRE

## PLAN D'ACTION

### ORIENTATION 3 – MOBILITÉ

#### Adopter une approche de mobilité intégrée misant sur l'accessibilité, la sécurité et l'efficacité de tous types de déplacements

OBJECTIF 3.4 : Optimiser l'utilisation des stationnements			
STRATÉGIES	PARTENAIRES	OUTILS	ÉCHÉANCIER
Évaluer les impacts potentiels de l'utilisation du stationnement incitatif de la gare Vaudreuil dans le cas de l'implantation d'une navette reliant la gare Vaudreuil à la station Anse-à-l'Orme du REM localisée à Sainte-Anne-de-Bellevue	Ville, Exo	<ul style="list-style-type: none"> <li>Étude d'occupation du stationnement</li> </ul>	
Évaluer la pertinence de procéder à une évaluation de l'utilisation des cases de stationnement dans la desserte commerciale et réviser les normes de stationnement à la lumière des constats	Ville	<ul style="list-style-type: none"> <li>Étude d'occupation du stationnement</li> <li>Règlement de zonage</li> </ul>	
Revoir l'offre en matière de stationnement pour favoriser les stationnements intérieurs ou non visibles de la voie publique, leur partage, et la réduction des îlots de chaleur	Ville	<ul style="list-style-type: none"> <li>Règlements de zonage et sur les PIIA</li> </ul>	
Revoir les normes de stationnement pour bonifier l'offre en stationnement pour vélos et pour véhicules électriques	Ville	<ul style="list-style-type: none"> <li>Règlement de zonage</li> </ul>	
Favoriser la mutualisation des aires de stationnement d'usages complémentaires (ex.: commercial et résidentiel)	Ville		
Inciter l'implantation de bornes de chargement pour véhicule électrique sur le domaine privé	Ville		

# MISE EN ŒUVRE

## PLAN D'ACTION

### ORIENTATION 4 – IDENTITÉ

#### Doter le secteur d'une signature urbaine distinctive, animée et durable

##### OBJECTIF 4.1 : Améliorer et valoriser la qualité architecturale et paysagère du cadre bâti

STRATÉGIES	PARTENAIRES	OUTILS	ÉCHÉANCIER
Favoriser l'encadrement du boulevard de la Gare par un cadre bâti continu limitant les vides et les discontinuités	Ville, promoteurs	<ul style="list-style-type: none"> <li>Règlements de zonage et sur les PIIA</li> </ul>	
Privilégier l'encadrement du boulevard de la Gare par le biais d'éléments paysagers permanents (colonnades, murets, plantations, etc.) si l'implantation de construction n'est pas possible	Ville, promoteurs		
Évaluer les nouvelles constructions et les travaux de transformation du cadre bâti afin que ceux-ci soient dotés d'une composition architecturale et paysagère qui contribue à l'animation du domaine public et à la formation d'une uniformité architecturale	Ville, promoteurs	<ul style="list-style-type: none"> <li>Règlement sur les PIIA</li> </ul>	
<p>Végétaliser significativement le domaine public et privé du boulevard de la Gare dans un objectif de lutte aux îlots de chaleur et d'amélioration visuelle</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Utiliser des matériaux innovants ayant un indice de réflexion solaire plus élevé dans la construction des espaces publics;</li> <li>Ajouter des îlots de végétation sur le domaine public, dans les places publiques et dans les stationnements;</li> <li>Aménager des îlots de fraîcheur dans les stationnements par l'implantation de jardins de pluie, la plantation d'arbres et l'utilisation de revêtement composé de matériaux clairs et perméables;</li> <li>Permettre et encourager la végétalisation des constructions par l'intégration de technologies vertes et novatrices (ex. : toits verts, murs végétaux, etc.);</li> <li>Favoriser les aménagements comestibles dans les plantations;</li> <li>Repenser la gestion des eaux pluviales à l'intérieur des aires de stationnement et des voies de circulation par l'intégration d'aménagements verts et novateurs (ex : noue végétalisée).</li> </ul>	Ville, promoteurs	<ul style="list-style-type: none"> <li>Règlement sur les PIIA</li> <li>Programme quinquennal d'immobilisation (PQI)</li> <li>Règlement relatif à la gestion des eaux pluviales</li> </ul>	
Encadrer l'affichage commercial afin d'en améliorer la qualité visuelle et tendre vers une uniformité	Ville, promoteurs	<ul style="list-style-type: none"> <li>Règlements de zonage et sur les PIIA</li> <li>Guide illustré sur l'affichage commercial</li> </ul>	
Faire la promotion de la qualité architecturale du pôle municipal et de l'Hôpital de Vaudreuil-Soulanges	Ville	<ul style="list-style-type: none"> <li>Plateforme web et outils de promotion</li> </ul>	

# MISE EN ŒUVRE

## PLAN D'ACTION

### ORIENTATION 4 – IDENTITÉ

#### Doter le secteur d'une signature urbaine distinctive, animée et durable

##### OBJECTIF 4.2 : Développer une identité visuelle forte et distinctive pour le centre-ville

STRATÉGIES	PARTENAIRES	OUTILS	ÉCHÉANCIER
Développer une stratégie de promotion et une trousse d'outils promotionnels pour le centre-ville	Ville, DEV, CCIVS	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Plateforme web et outils de promotion</li></ul>	
Organiser un concours de design pour la création de mobilier urbain unique et durable	Ville	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Concours de design industriel</li><li>▪ Programme quinquennal d'immobilisation (PQI)</li></ul>	
Se doter d'une signalétique distinctive identifiant les centralités du quartier de la Gare	Ville	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Programme quinquennal d'immobilisation (PQI)</li><li>▪ Plan directeur de la signalétique extérieure</li></ul>	
Lancer un concours d'art public cyclique (à un intervalle de temps fixe), en partenariat avec la communauté, qui s'avèrera un projet emblématique	Ville, groupes communautaires, citoyens	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Concours d'art public et démarche de co-création avec les citoyens</li></ul>	

# MISE EN ŒUVRE

## PROGRAMME D'ACQUISITION D'IMMEUBLES

Le secteur du quartier de la Gare étant désigné à titre de secteur central, la Ville de Vaudreuil-Dorion se réserve le droit de procéder aux acquisitions de certains immeubles localisés dans le territoire visé par le PPU pour soutenir la mise en œuvre des orientations et des objectifs d'aménagement.

En vertu de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme et de la Loi sur les cités et villes, le Programme d'acquisition d'immeubles habilite la Ville aux interventions suivantes:

- acquérir un immeuble de gré à gré ou par expropriation;
- détenir et administrer l'immeuble;
- exécuter les travaux d'aménagement, de restauration, de démolition ou de déblaiement requis sur l'immeuble; aliéner ou louer l'immeuble aux fins prévues.

À cet effet, toute intervention structurante bénéfique en termes de développement économique, culturel, environnemental et social du quartier de la Gare pourra être appuyée par le programme d'acquisition d'immeubles.



PLAN PARTICULIER  
D'URBANISME

# HARWOOD- DE LOTBINIÈRE

# TABLE DES MATIÈRES

---

## 01

---

### INTRODUCTION

Mandat	6
Territoire d'intervention	7
Contexte de planification	8

## 02

---

### DOSSIER URBAIN

Présentation du territoire	14
Interfaces	16
Historique de développement	17
Forme urbaine	18
Utilisation du sol	20
Fonction résidentielle	22
Fonction commerciale	24
Équipements collectifs	26
Parcs et espaces verts	27
Mobilité	28
Contraintes et potentiels	32

## 03

---

### VISION ET ORIENTATIONS

Énoncé de vision	34
Orientations et objectifs	35

## 04

---

### PROGRAMME PARTICULIER DE RÉAMÉNAGEMENT

Concept de mise en valeur	40
Planification détaillée par secteurs	42
Densité	50
Critères relatifs aux hauteurs, alignements et volumétries des bâtiments	51
Traitement architectural	52
Aménagement des espaces extérieurs	53

## 05

---

### MISE EN OEUVRE

Plan d'action	56
Stratégie de réaménagement du domaine public	64
Stratégie de déploiement des infrastructures	67
Programme d'acquisition d'immeubles	68
Programme de crédits de taxes	68

# TABLE DES FIGURES

---

Fig. 1. Localisation de la Gare Dorion	7
Fig. 2. Délimitation et utilisation du sol de l'aire TOD Dorion	7
Fig. 3. Territoire visé par le PPU Harwood-De Lotbinière	7
Fig. 4. Grandes affectations du SADR3	8
Fig. 5. Concept d'organisation spatiale	9
Fig. 6. Plan des grandes affectations du sol	10
Fig. 7. Plan des aires de densification	10
Fig. 8. Territoire du PPU Harwood-De Lotbinière et ses principales composantes	14
Fig. 9. Interfaces du PPU Harwood-De Lotbinière	16
Fig. 10. Trame viaire	18
Fig. 11. Parcellaire	18
Fig. 12. Gabarit des bâtiments	19
Fig. 13. Hauteur des bâtiments	19
Fig. 14. Utilisation du sol	20
Fig. 15. Proportion du territoire occupé par les différentes fonctions urbaines	20
Fig. 16. Carte des îlots de chaleur	21
Fig. 17. Typologies résidentielles (voir exemples numérotés à page suivante)	22
Fig. 18. Phases de développement résidentiel	22
Fig. 19. Limites de l'aire TOD de la gare Dorion	23
Fig. 20. Répartition géographique des différents types de commerces et services (voir exemples numérotés à page suivante)	24
Fig. 21. Répartition des différents types de commerces et services	24
Fig. 22. Analyse de la diversité commerciale du secteur Harwood-De Lotbinière	25
Fig. 23. Répartition géographique des différents équipements collectifs	26
Fig. 24. Répartition géographique des parcs, espaces verts et installations d'art public	27
Fig. 25. Réseau de transport véhiculaire	28
Fig. 26. Part modale des différents moyens de transport	28
Fig. 27. Réseau de transport collectif	29
Fig. 28. Réseau de pistes et liens cyclables	30
Fig. 29. Localisation des trottoirs	31
Fig. 30. Volumétries actuelles du secteur Harwood-De Lotbinière	40
Fig. 31. Volumétries proposées pour la revitalisation du secteur Harwood-De Lotbinière	40
Fig. 32. Concept de réaménagement et de mise en valeur	41
Fig. 33. Proposition du traitement de l'interface avec l'emprise projetée de la voie de contournement	42
Fig. 34. Vue d'ambiance de la requalification de l'îlot Pasold en un secteur résidentiel compact et verdoyant incluant un espace public convivial	43
Fig. 35. Volumétrie actuelle de l'îlot Pasold	43
Fig. 36. Volumétrie proposée pour la requalification de l'îlot Pasold	43
Fig. 37. Proposition de réaménagement du boulevard Harwood, advenant le parachèvement de la voie de contournement	44
Fig. 38. Coupe type illustrant la transition harmonieuse entre les nouvelles constructions sur le boulevard Harwood et celles de la rue Chicoine	45
Fig. 39. Vue d'ambiance du réaménagement de la route De Lotbinière propice aux déplacements actifs et encadré par un front bâti continu et compact	46
Fig. 40. Plan des rapports plancher/terrain	50
Fig. 41. Plan des hauteurs et des alignements des constructions	51

01

**INTRODUCTION**

# INTRODUCTION

## MANDAT

La Ville de Vaudreuil-Dorion planifie la revitalisation du boulevard Harwood et de ses environs en adoptant le présent plan particulier d'urbanisme (PPU). L'élaboration de ce document s'inscrit dans la foulée du processus de révision du plan d'urbanisme et fait partie intégrante de celui-ci, tout en assurant la continuité et l'actualisation du PPU Harwood-De Lotbinière adopté en 2017 et remplacé par le présent document.

Devant les nombreux enjeux qui touchent le secteur Harwood-De Lotbinière, il s'avère essentiel de prendre en main le redéveloppement de cette entrée de ville stratégique, et ce, dans une vision claire, intégrée et à long terme, afin d'assurer une croissance optimale et harmonieuse du secteur.

La Ville tient donc à assumer son leadership, à influencer positivement son développement en coordonnant les actions de tous les acteurs qui prendront part à la requalification de ce secteur déstructuré en un territoire où l'utilisation du sol est optimisée, l'activité économique florissante et le milieu de vie complet.

Ce document reprend les grands constats et les objectifs du PPU Harwood-De Lotbinière, adopté en 2017, tout en modifiant les limites du secteur visé et en adaptant les orientations et les objectifs à la lumière des actions posées et des projets à venir.

Le PPU Harwood-De Lotbinière, s'organise en quatre sections :

- le portrait du territoire prenant la forme d'un dossier urbain qui permet d'établir les constats relatifs au territoire étudié, d'identifier les problématiques rencontrées, ainsi que les enjeux s'y rattachant;
- la vision et les orientations d'aménagement, qui vont guider la planification à long terme du quartier, en se traduisant par diverses interventions;
- le concept d'organisation spatiale;
- Le plan d'action et de mise en œuvre qui dicte les interventions prioritaires.

## LA DÉMARCHE PARTICIPATIVE

La vision de planification du PPU Harwood-De Lotbinière prend ses assises sur des consultations publiques organisées en 2014 et 2015. Cinq séances d'information, un sondage en ligne, quatre ateliers participatifs de design, le dépôt de mémoires par cinq organismes de la région, une soirée d'audiences publiques et une évaluation d'impact sur la santé menée par la Direction de la santé publique de la Montérégie, ont permis de broser un portrait complet du territoire et de la dynamique socioéconomique. Mettant à contribution plusieurs acteurs du développement dans la réflexion et la recherche de solutions, cette démarche a permis d'aboutir à une planification collective pour le secteur.

À l'automne 2019, une nouvelle démarche participative organisée dans le cadre de la révision de l'ensemble des outils de planification urbaine a permis aux citoyens de partager des idées et des propositions pour le développement et l'aménagement de la ville, notamment le secteur Harwood-De Lotbinière.



Vue aérienne du boulevard Harwood, entre la route De Lotbinière et le pont Taschereau (limite en rouge)

Source : Google Earth

# INTRODUCTION

## TERRITOIRE D'INTERVENTION

Situé dans le prolongement du pont Taschereau et de l'autoroute du Souvenir (A-20), le secteur Harwood-De Lotbinière est l'une des deux portes d'entrée de la Ville (figure 1). Ce secteur tire son nom des deux axes routiers principaux qui structurent le tissu urbain, à savoir le boulevard Harwood et la route régionale 338, plus connue comme la route De Lotbinière, qui mène au sud vers la municipalité de Pointe-des-Cascades, pour se poursuivre le long du canal de Soulanges.

En raison de sa proximité avec un point d'accès au réseau de transport collectif, la gare Dorion, une partie du secteur Harwood-De Lotbinière est inscrite dans le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD), adopté par la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), comme l'un des 155 quartiers de type TOD (*Transit-Oriented Development*) (figure 2). Situé à distance de marche de la gare de train de banlieue, le TOD est un milieu de vie axé sur les déplacements actifs qui offre des opportunités multiples, comme y travailler, y consommer, s'y divertir ou encore s'y loger.

Au nord de la gare Dorion, on retrouve le noyau villageois de Dorion, un secteur résidentiel qui se démarque par le style architectural des résidences unifamiliales bâties à l'époque de la villégiature, ainsi que sa canopée exceptionnelle. Au sud de la voie ferrée, le développement urbain est tout autre puisque le boulevard Harwood est défini comme un corridor commercial, au même titre que le boulevard de la Gare, situé en bordure de l'autoroute Félix-Leclerc (A-40), qui accueille de nombreux commerces de moyennes et grandes surfaces, des équipements collectifs, ainsi que des développements domiciliaires datant des années 1970-1980, au sud de la rue Chicoiné (figure 3).

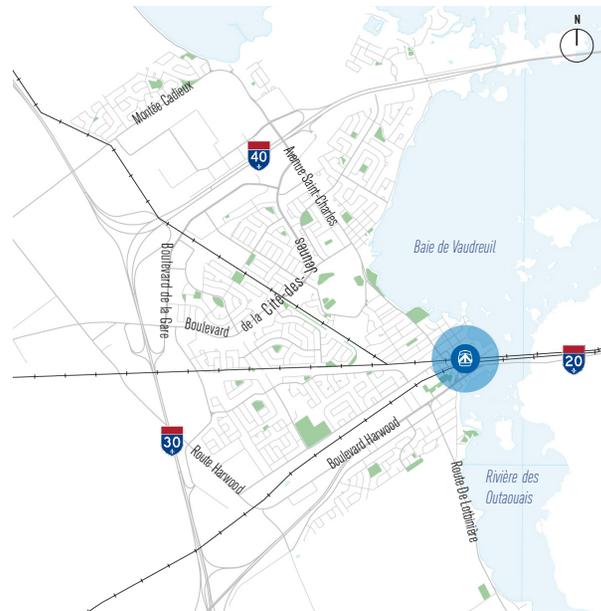


Fig. 1. Localisation de la Gare Dorion  
Source : Données géoréférencées, Ville de Vaudreuil-Dorion, 2019

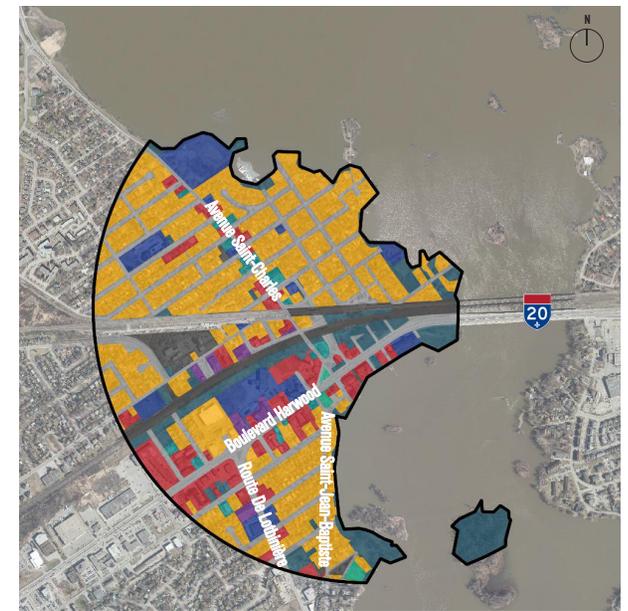


Fig. 2. Délimitation et utilisation du sol de l'aire TOD Dorion  
Source : Fiche d'information sur les aires TOD, CMM, 2019

### LÉGENDE

Residentiel	Commercial	Industriel	Autres
Institutionnel	Bureau	Utilité publique	Parcs et espaces verts



Fig. 3. Territoire visé par le PPU Harwood-De Lotbinière  
Source : Données géoréférencées, Google Earth et Ville de Vaudreuil-Dorion, 2019

# INTRODUCTION

## CONTEXTE DE PLANIFICATION

Le présent PPU tire ses assises de documents de planification stratégique élaborés par les différents paliers de gouvernement.

### PLAN MÉTROPOLITAIN D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT

Ce PPU s'inscrit dans un esprit de consolidation et de densification du milieu urbain existant, en concordance avec le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM). En raison de l'augmentation du coût des infrastructures, de la disparition des terres agricoles et de l'augmentation des émissions de gaz à effet de serre, le PMAD vise à consolider le développement urbain et à le lier au développement du transport, notamment en ce qui concerne les enjeux de sécurité, de santé et de qualité de vie, tout en assurant la compétitivité, l'attractivité et la durabilité du Grand Montréal. À cet égard, la gare de train de banlieue Dorion a été identifiée comme un point d'accès structurant au réseau de transport en commun métropolitain et son aire d'influence doit ainsi être densifiée, suivant l'approche de planification de type *Transit-Oriented Development* (TOD).

### SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT RÉVISÉ

Schéma d'aménagement et de développement révisé, 3e génération (SADR3) de la Municipalité régionale de comté (MRC) de Vaudreuil-Soulanges établit également des orientations et des paramètres de développement pour le secteur à l'étude.

### Planification détaillée du pôle civique

Le SADR3 de la MRC de Vaudreuil-Soulanges désigne un pôle civique dans le secteur du boulevard Harwood et de l'aire TOD de la gare Dorion.

Le pôle civique régional est destiné à accueillir les services et les équipements gouvernementaux du secteur de l'éducation (établissements d'enseignement supérieur), de la santé et des services à la population et aux entreprises (incluant les services administratifs des paliers gouvernementaux, régionaux et municipaux). Soulignons que depuis 2016, les bureaux de la MRC de Vaudreuil-Soulanges, accueillant d'autres organismes régionaux, ont désormais pignon sur le boulevard Harwood.

Le pôle civique régional se distingue du pôle municipal implanté au coeur du quartier de la Gare et accueillant l'hôtel de ville, une place publique, une nouvelle bibliothèque et un éventuel centre aquatique.

Alors, pour encadrer le développement du pôle civique régional, la MRC suggère que le secteur fasse l'objet d'une planification détaillée comprenant une vision d'aménagement, des orientations et des objectifs portant sur les éléments suivants :

- les mesures d'aménagement et de verdissement des emprises publiques;
- les mesures visant l'aménagement de places publiques;
- les mesures de gestion de la circulation;
- les mesures pour favoriser l'accès au pôle civique en transport collectif, outre l'accès par la gare de train;
- les mesures visant l'introduction du transport actif;
- les mesures d'aménagement, de verdissement des terrains et de gestion des eaux des terrains;
- les mesures pour le développement d'une architecture de qualité et distinctive;
- les mesures pour rehausser la volumétrie des constructions et assurer une meilleure frontalité en bordure du boulevard Harwood;
- les mesures visant une intégration optimale de l'affichage;
- les mesures pour interdire l'entreposage extérieur;

- les mesures pour réduire les espaces minéralisés (ex.: espaces de stationnement);
- toutes autres mesures pour soutenir le développement du pôle civique et son accessibilité.

### Grandes affectations

L'ensemble du secteur Harwood-De Lotbinière s'inscrit dans l'affectation « Aire urbaine » (figure 4). Celle-ci vise à autoriser une mixité d'usages pour la consolidation et le développement des périmètres d'urbanisation, dans une approche de gestion souple et de cohabitation des usages dont les modalités sont déterminées par les municipalités. Les activités urbaines suivantes doivent y être dominantes :

- les usages résidentiels;
- les usages commerciaux;
- les usages industriels;
- les usages institutionnels;
- les usages publics;
- les usages de gestion des matières résiduelles et dangereuses de type 1 et 2;
- les usages récréatifs;
- les usages visant la conservation des milieux;
- les usages agricoles (agriculture urbaine).

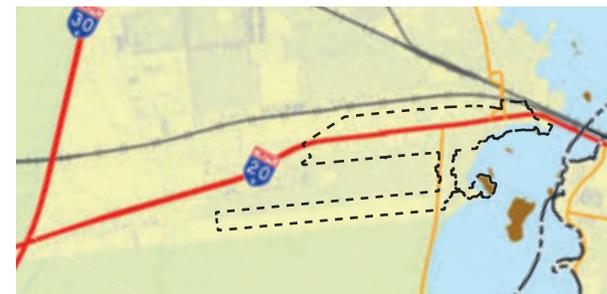


Fig. 4. Grandes affectations du SADR3

Source : SADR troisième génération, 2021

- |   |   |
|---|---|
|  PPU Harwood-De Lotbinière |  Aire agricole (A)             |
|  Aire urbaine (URB)        |  Aire de conservation (CONS-1) |

# INTRODUCTION

## CONTEXTE DE PLANIFICATION

### PLAN D'URBANISME

Le plan d'urbanisme révisé établit les lignes directrices de la planification de la Ville de Vaudreuil-Dorion, répondant aux enjeux actuels et évolutifs du territoire.

La vision urbanistique aspire à faire de Vaudreuil-Dorion une ville durable et attractive, où il fait bon vivre et s'épanouir, en faisant rayonner ses composantes identitaires de la ville que sont sa diversité sociale et culturelle, ses attraits naturels, sa riche histoire et son dynamisme économique.

Cinq orientations traduisent la vision:

1. Soutenir la consolidation et l'articulation des pôles d'activités selon un modèle écoresponsable tout en développant un environnement économique attractif et compétitif;
2. Bonifier la qualité des milieux de vie dans une perspective de santé, de développement durable et d'inclusion sociale;
3. Promouvoir une mobilité durable, multimodale, accessible et sécuritaire à l'ensemble du territoire;
4. Compléter la trame verte et bleue sur le territoire en assurant la protection des milieux naturels et agricoles;
5. Faire rayonner la culture et la vocation récréotouristique afin de renforcer le sentiment d'appartenance.

Plusieurs objectifs énoncés au plan d'urbanisme touchent le secteur Harwood-De Lotbinière et guident le présent PPU, notamment:

- Optimiser l'utilisation du sol par le redéveloppement des terrains sous-occupés et axer la croissance dans le périmètre d'urbanisation, particulièrement les aires TOD des gares de train de banlieue Vaudreuil et Dorion;
- Améliorer l'accès et mettre en valeur les berges de la rivière des Outaouais, de la baie de Vaudreuil, du lac des Deux Montagnes et de la rivière Quinchien.

Par ailleurs, l'essentiel du secteur Harwood-De Lotbinière est identifié comme une zone mixte à consolider au concept d'organisation spatiale (figure 5). Le concept d'organisation spatiale exprime également le parachèvement de l'autoroute du Souvenir (A-20) et la présence d'un pôle institutionnel, soit le pôle civique. Le concept identifie une portion du territoire en marge de la zone agricole comme un secteur résidentiel à développer, qui comprend une portion institutionnelle. Enfin, longeant la rivière des Outaouais et ponctuée par quelques parcs tels que le parc de l'Île-Bray, se trouve la trame verte et bleue de la ville de Vaudreuil-Dorion.

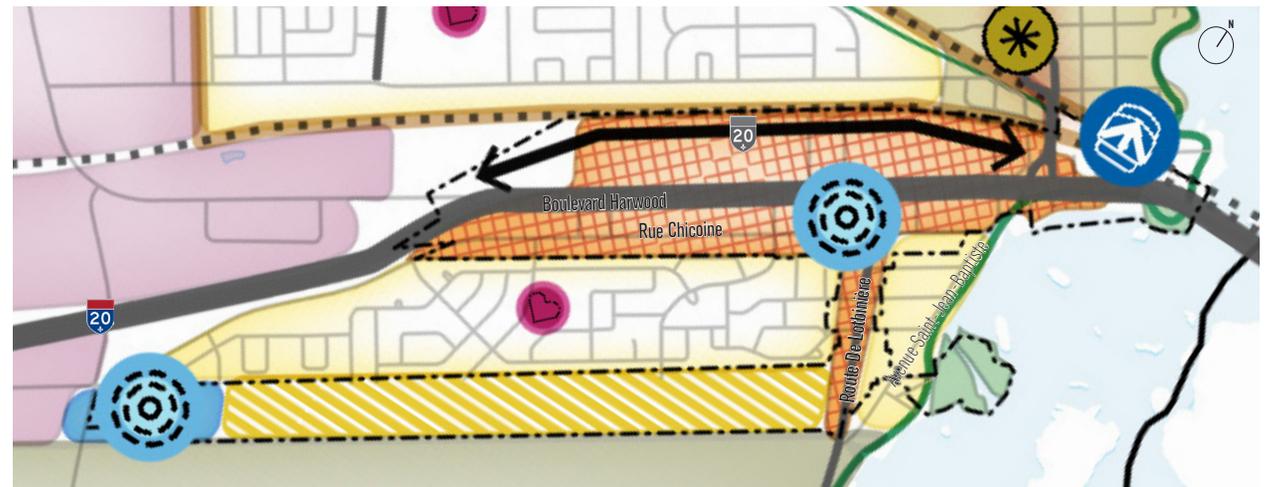


Fig. 5. Concept d'organisation spatiale

Source : Plan d'urbanisme, Ville de Vaudreuil-Dorion, 2024

### LÉGENDE

PPU Harwood-De Lotbinière	Zone agricole permanente	Emprise ferroviaire	Gare de train
Zone mixte à consolider	Secteur patrimonial	Axe autoroutier	Pôle institutionnel
Quartier résidentiel	Grand parc ou espace vert	Axe de mobilité structurant	Coeur de quartier (parc et/ou école)
Secteur résidentiel à développer		Axe à remailler (voie de contournement)	Noyau villageois
Parc industriel		Interface à mitiger	
		Trame verte et bleue	

# INTRODUCTION

## CONTEXTE DE PLANIFICATION

### Affectations

Le territoire du PPU est couvert par plusieurs affectations (figure 6).

L'affectation «Mixte urbain (MXU)» vise une mixité des usages le long des voies de circulation collectrices. Elle autorise la fonction résidentielle de moyenne et forte densité dans une perspective d'optimisation de l'utilisation du sol et de diversification des milieux de vie, le tout dans le respect de certaines conditions visant à assurer une cohabitation harmonieuse des différentes fonctions. Les usages autorisés sont les suivants:

- Commerce de quartier;
- Commerce urbain;
- Habitation multifamiliale;
- Habitation mixte;
- Habitation unifamiliale, bifamiliale et trifamiliale existante à la date d'entrée en vigueur du présent plan d'urbanisme et le remplacement de ces dernières par une habitation de classe d'usage identique;
- Habitation collective;
- Commerce artériel;
- Espaces publics;
- Institutionnelle et administrative;
- Utilités publiques.

Les secteurs résidentiels du PPU s'inscrivent sous l'affectation «Habitation de moyenne et forte densité (HMF)». Les usages suivants sont autorisés:

- Habitation bifamiliale ou trifamiliale;
- Habitation multifamiliale ;
- Habitation unifamiliale existante à la date d'entrée en vigueur du présent plan d'urbanisme et le remplacement de cette dernière par une habitation unifamiliale;
- Habitation collective;
- Habitation mixte;
- Commerce de quartier;
- Espaces publics;
- Utilités publiques.

L'affectation «Institutionnelle et communautaire (INS)» s'applique à l'école primaire du Papillon-Bleu, à l'école secondaire des Échos, de même qu'à la caserne d'incendie °11. Cette affectation n'autorise que les usages du groupe Communautaire (incluant l'usage centre d'hébergement pour personnes âgées avec ou sans service).

Enfin, les affectations «Espace vert et récréation (EVR)» et «Conservation type 1 (CS1)» ponctuent le territoire du PPU visant les parcs et les espaces verts.

### Densité

Le territoire du PPU est partiellement couvert par l'aire de densification de l'aire TOD de la gare de train de banlieue Dorion (figure 7). Un seuil de densité résidentielle minimale est établi à 40 logements à l'hectare (brut), tel que prescrit au PMAD. Les autres sections de l'aire TOD se situent dans l'aire de densification no 1, exigeant un seuil minimal de densité brute progressif, passant de 22 log./ha pour la période 2017-2022, à 24 log./ha pour la période 2022-2026 et 26 log./ha pour la période 2027-2031.



Fig. 7. Plan des aires de densification

Source : Plan d'urbanisme, Ville de Vaudreuil-Dorion, 2024

### LÉGENDE

- |     |  |                               |
|-----|--|-------------------------------|
| --- | Limite de la ville de Vaudreuil-Dorion | <b>Aires de densification</b> |
| —   | Limite du périmètre d'urbanisation     | ■ Aire TOD                    |
| ⋯   | PPU Harwood-De Lotbinière              | ■ Aire no 1                   |

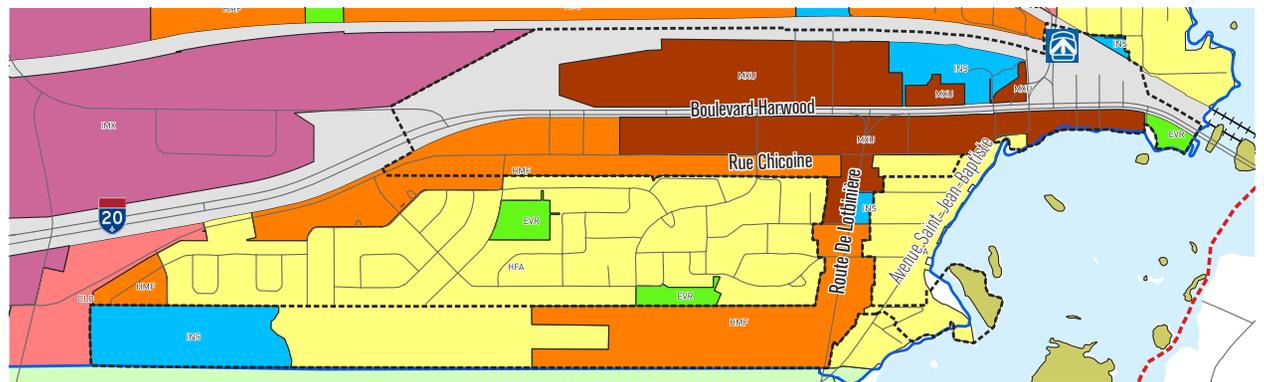


Fig. 6. Plan des grandes affectations du sol

Source : Plan d'urbanisme, Ville de Vaudreuil-Dorion, 2024

### LÉGENDE

- |   |                                    |                            |  |   |                           |
|---|------------------------------------|----------------------------|--|---|---------------------------|
| ⋯ | PPU Harwood-De Lotbinière          | <b>Affectations du sol</b> | ■  | Institutionnelle et communautaire (INS) |                           |
| — | Limite du périmètre d'urbanisation | ■                          | Mixte urbain (MXU)                           | ■                                       | Espace vert et récréation |
| ■ |                                    | ■                          | Habitation de moyenne et forte densité (HMF) | ■                                       | Conservation type 1 (CS1) |
| ■ |                                    | ■                          | Habitation de faible densité (HMF)           |   |                           |

# INTRODUCTION

## CONTEXTE DE PLANIFICATION

Depuis des années, le ministère des Transports du Québec (MTQ) promet le parachèvement de l'autoroute du Souvenir (A-20) entre les villes de Vaureuil-Dorion et Sainte-Anne-de-Bellevue. Ce tronçon d'une dizaine de kilomètres est le seul à ne pas avoir été complété entre l'Ontario et L'Isle-Verte.

Dans le PMAD, le gouvernement a d'ailleurs réitéré son intention de construire ce tronçon manquant sur l'emprise existante prévue à cette fin, soit le long de la voie ferrée du Canadien National (CN). Projet majeur, l'ouverture de cette nouvelle infrastructure routière aura de grandes répercussions, entre autres sur les commerces et le milieu de vie adjacent. Toutefois, la réalisation de la voie de contournement à moyen terme est encore un dossier en cours d'évaluation.

En ce qui a trait à la revitalisation du secteur Harwood, celle-ci s'est amorcée il y a plusieurs années avec la mise en œuvre de plusieurs interventions, dont certaines résultent du PPU Harwood-De Lotbinière adopté en 2017.

La frise chronologique ci-après décrit les principales actions réalisées depuis 2014 et celles à venir, dans un avenir rapproché.



Fête urbaine à la place Dumont  
Source : Christian Gonzalez, 2019



Construction du pôle civique régional  
Source : Josianne Farand, INFO Suroît, 2016



Installation artistique de la tour d'eau  
Source : Ville de Vaureuil-Dorion, 2019



Festival de musique Artefact à la place Dumont  
Source : Christian Gonzalez, 2019

02

**DOSSIER URBAIN**

# DOSSIER URBAIN

## PRÉSENTATION DU TERRITOIRE

Le territoire visé par le PPU Harwood-De Lotbinière se situe à l'entrée sud de la Ville, après la traversée du pont Taschereau, en provenance de Montréal par l'autoroute du Souvenir (A-20).

Du nord au sud, le secteur s'étend de la voie ferrée du Canadien National, incluant la gare de train de banlieue Dorion, jusqu'à la limite de la zone agricole. Il comprend donc les lots situés de part et d'autre de la route De Lotbinière, et ce, jusqu'à l'intersection avec l'avenue Saint-Jean-Baptiste.

D'est en ouest, le secteur d'intervention est scindé en deux portions situées de part et d'autre du quartier résidentiel communément appelé « quartier du Parc Bel-Air », à savoir :

- les lots situés de part et d'autre du boulevard Harwood et de la rue Chicoine, avec pour limites l'emprise de l'autoroute du Souvenir (A-20) projetée, c'est-à-dire à la jonction avec la route Harwood (route 342) à l'ouest, et le parc Sabourin et la rivière des Outaouais, à l'est;
- la bande de terrain actuellement vacante, située au sud de la rue Trudeau, qui s'étend de la rue de Clichy à la route De Lotbinière, incluant le parc de l'Île-Bray.

Le territoire du PPU s'étend sur une distance d'environ 2,3 km le long du boulevard Harwood et de 800 m sur la route De Lotbinière. Sa superficie totale est d'environ 135 hectares (figure 8).

Dans une perspective de développement durable, le territoire d'application du PPU Harwood-De Lotbinière est identifié comme secteur central et zone de requalification qui doit prioritairement faire l'objet de réhabilitation et de densification.



Fig. 8. Territoire du PPU Harwood-De Lotbinière et ses principales composantes  
Source : Données géoréférencées, Google Earth et Ville de Vaudreuil-Dorion, 2019

### LÉGENDE

- PPU Harwood-De Lotbinière
- Gare Dorion
- 1** Polyclinique médicale de Vaudreuil
- 2** Poste de la Sûreté du Québec Vaudreuil-Soulanges Est
- 3** Centre de formation aux adultes des Belles-Rives
- 4** Promenades Harwood
- 5** Carrefour Dorion
- 6** Pôle civique régional (bureaux de la Municipalité régionale de comté (MRC) de Vaudreuil-Soulanges, de Développement Vaudreuil-Soulanges (DEV), de la cour régionale municipale et de l'Office régional d'habitation de Vaudreuil-Soulanges (ORHVS))
- 7** École primaire du Papillon-Bleu (pavillon Saint-Jean-Baptiste)
- 8** Caserne de pompiers numéro 11
- 9** Parc de l'Île-Bray
- 10** École secondaire des Échos

# DOSSIER URBAIN

## PRÉSENTATION DU TERRITOIRE



1  
Polyclinique médicale de Vaudreuil  
Source : Christian Gonzalez



2  
Poste de la Sûreté du Québec Vaudreuil-Soulanges Est  
Source : Christian Gonzalez



3  
Bâtiment du centre de formation aux adultes  
Source : Centre de services scolaire des Trois-Lacs



4  
Promenades Harwood  
Source : Provencher\_Roy, 2019



5  
Carrefour Dorion  
Source : Provencher\_Roy, 2019



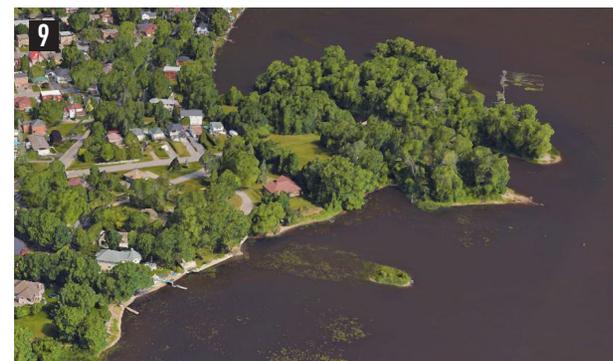
6  
Bureaux de la MRC, DEV, la cour régionale municipale et l'ORHVS  
Source : Provencher\_Roy, 2019



7  
École primaire du Papillon-Bleu (pavillon Saint-Jean-Baptiste)  
Source : Google Street View, 2019



8  
Caserne de pompiers no 11  
Source : Christian Gonzalez



9  
Vue aérienne du parc de l'Île-Bray  
Source : Google Earth, 2019

# DOSSIER URBAIN

## INTERFACES

Le territoire du PPU partage des interfaces avec divers quartiers résidentiels :

- le noyau villageois Dorion situé près de la gare Dorion;
- le quartier Dorion-Gardens, un développement pavillonnaire construit dans les années 1950, situé entre les deux voies ferrées, où l'on retrouve également des industries, des commerces et des institutions autour de la rue Valois. Ce quartier est d'ailleurs accolé à l'emprise projetée de la voie de contournement de l'autoroute du Souvenir (A-20) qui suivra le tracé des voies ferrées du Canadien National (CN). La proximité du quartier résidentiel et de l'école Papillon-Bleu à la future autoroute soulève des enjeux de cohabitation. À terme, cela pourrait entraîner la relocalisation de certaines constructions afin de créer un dégagement qui accueillerait des aménagements qui atténueraient les nuisances sonores et visuelles générées par le corridor autoroutier;
- le quartier du parc Bel-Air, un ensemble domiciliaire développé dans les années 1960-1970, localisé au centre du territoire du PPU;
- le quartier résidentiel Saint-Jean-Baptiste.

Aux extrémités ouest du territoire du PPU, on retrouve deux parcs industriels : le parc Chicoine/Saint-Antoine à l'ouest du rang Saint-Antoine, et le parc Des Artisans situé de part et d'autre de la route Harwood, enclavé entre l'autoroute du Souvenir (A-20) et la voie ferrée. Le territoire du PPU épousant les limites du périmètre d'urbanisation, il partage ses interfaces sud avec la zone agricole et un espace boisé (figure 9).

Enfin, l'accès aux berges de la rivière des Outaouais par le parc de l'Île-Bray et le parc Sabourin est une composante unique du contexte urbain du secteur Harwood-De Lotbinière.



Fig. 9. Interfaces du PPU Harwood-De Lotbinière

Source : Google Earth, 2019

### LÉGENDE

	PPU Harwood-De Lotbinière		Quartier résidentiel		Boisé
	Gare Dorion		Quartier mixte à dominance résidentielle		Zone agricole
	Emprise projetée de la voie de contournement de l'autoroute du Souvenir (A-20)		Parc industriel		Rivière des Outaouais



Parc Bel-Air, au cœur du quartier résidentiel

Source : Tessier Récréo-parc



Activité de pêche près de l'Île-Bray

Source : Christian Gonzalez

# DOSSIER URBAIN

## HISTORIQUE

Malgré la concession de la seigneurie de Vaudreuil en 1702, c'est Michel Chartier De Lotbinière qui acquiert la seigneurie en 1763 et qui devient le premier seigneur à y tenir feu et lieu. C'est d'ailleurs à l'est du territoire d'application sur la rivière des Outaouais, à l'emplacement actuel du parc Sabourin, qu'il décide de s'installer. Le premier siècle et demi d'occupation européenne dans le secteur fut marqué par l'essor de l'agriculture et le commerce de fourrures, dont la maison Trestler à proximité en est le principal témoin.

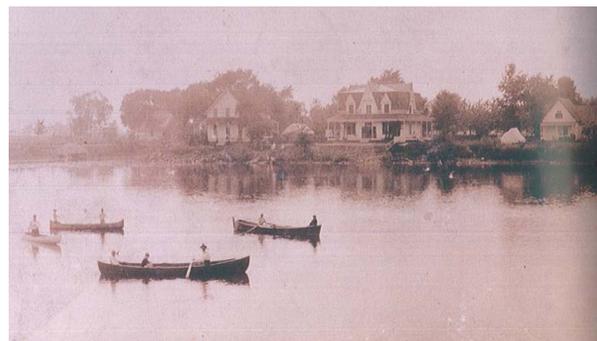
En 1854 et en 1887, l'ouverture successive des lignes de chemin de fer du Grand Tronc (CN) et celles de Montréal et Ottawa (CP) marque profondément le développement du territoire d'application. Les rives de la petite péninsule s'urbanisent et deviennent un lieu hautement prisé par les villégiateurs de Montréal. Dorion s'incorpore en 1891. En 1925, les ponts Taschereau et Galipeau sont construits et deviennent, pendant des décennies, le seul lien routier direct entre Montréal et les villes d'Ottawa et de Toronto. Lieu de passage enchanteur, la beauté de la rivière des Outaouais continue de charmer les villégiateurs jusqu'au milieu du 20<sup>e</sup> siècle.

Dans les années 1960 et au début des années 1970, de nombreux changements s'opèrent aux alentours du secteur : développements résidentiels de Dorion-Gardens et de Bel-Air, canalisation du cours d'eau Dorion, ouverture de la nouvelle école Saint-Jean-Baptiste, élargissement du boulevard Harwood, aménagement du viaduc de la rue Saint-Henri, etc. Le développement accéléré de l'après-guerre et de la deuxième moitié du 20<sup>e</sup> siècle emporte avec lui les traces les plus anciennes de l'occupation, concentrées à l'extrémité est du territoire d'application.

Le boulevard Harwood et la route De Lotbinière constituent deux axes de transit majeurs pour Vaudreuil-Dorion et la région. Plusieurs commerces ont bénéficié de la circulation de transit en s'installant le long des artères, et ce, particulièrement dans la deuxième moitié du 20<sup>e</sup> siècle, selon la logique des mails commerciaux linéaires nord-américains (*strip mall*), soit par une faible densité, une succession d'affiches tape-à-l'oeil et un nombre élevé de cases de stationnement de surface.



Premiers établissements de la seigneurie, date inconnue  
Source : Centre d'archives de Vaudreuil-Soulanges



Activités de villégiature, Vaudreuil-Dorion, fin XIX<sup>e</sup> siècle  
Source : BAnQ



Gare de train Dorion, date inconnue  
Source : Centre d'archives de Vaudreuil-Soulanges



Établissement commercial du boulevard Harwood, 1950  
Source : Collection Centre d'histoire La Presqu'île



Vue aérienne du boulevard Harwood en direction est, 1966  
Source : Centre d'archives de Vaudreuil-Soulanges, Fonds Centenaire de Dorion, M01b189.9.

# DOSSIER URBAIN

## FORME URBAINE

L'analyse de la forme urbaine témoigne des caractéristiques propres aux phases de développement du secteur. Ce dernier s'étant développé progressivement de l'est vers l'ouest.

L'analyse de la **trame viaire** démontre le caractère structurant du boulevard Harwood et de la route De Lotbinière, qui sont les principaux axes de transit est-ouest et nord-sud (figure 10). Toutefois, l'élargissement de la rue Harwood en boulevard dans les années 1960 a eu une influence significative sur la forme urbaine. À cet égard, dans la portion à l'est de la route De Lotbinière, on observe les traces des premiers développements par une trame viaire orthogonale et régulière qui se connecte aux tracés fondateurs que sont l'avenue Saint-Charles, la rue Dumont et l'avenue Saint-Jean-Baptiste. Dans la portion ouest, la trame viaire est plus éparse, mais se connecte néanmoins à la trame urbaine du quartier du parc Bel-Air. Elle se distingue par sa forme organique qui favorise la quiétude des milieux de vie, mais s'avère problématique sur le plan de l'accessibilité.

L'analyse du **parcellaire** illustre également les phases de développement (figure 11). On retrouve une trame parcellaire plus serrée dans la portion à l'est de la route De Lotbinière, issue des premiers établissements dans le secteur. Néanmoins, la trame parcellaire à proximité des avenues Sabourin, Robert, William, Allen, Saint-Henri et Saint-Charles a été modifiée par l'élargissement du boulevard Harwood et se caractérise par des lots de tailles variées le long de ces axes.

En comparaison, à l'ouest des avenues Pasold, Ranger et de la route De Lotbinière, le tissu parcellaire est composé de lots de plus grandes dimensions, avec un cadre bâti généralement monofonctionnel et construit exclusivement dans la seconde moitié du 20<sup>e</sup> siècle et du début du 21<sup>e</sup> siècle.

Enfin, soulignons la présence de l'immense parcelle à l'extrémité sud du territoire à l'étude couvrant près de 390 000 m<sup>2</sup>, soit l'équivalent de 55 terrains de soccer. Elle tire sa forme longitudinale de son héritage agricole.

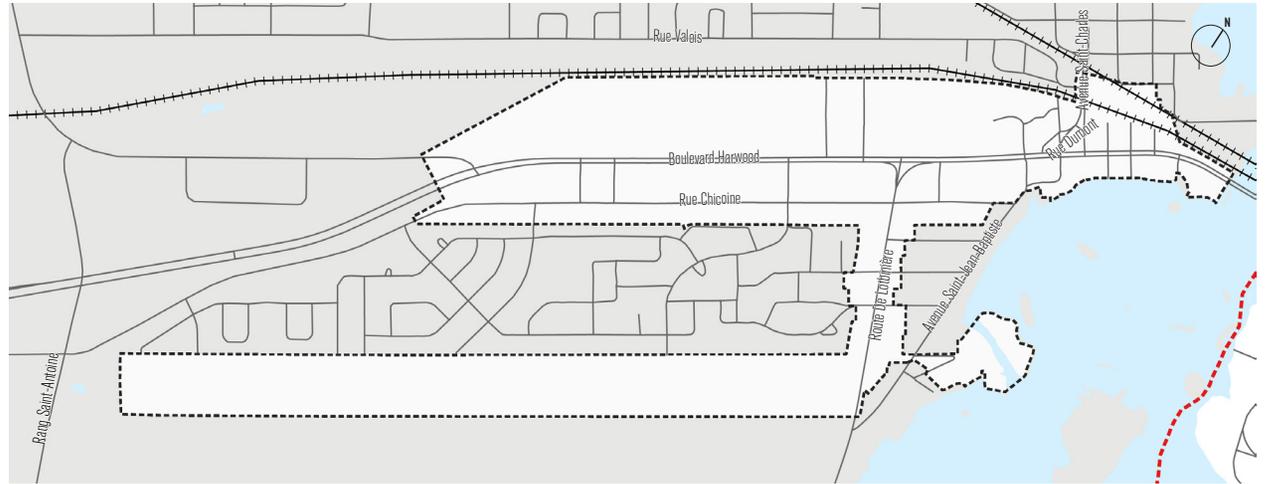


Fig. 10. Trame viaire  
Source : Données géoréférencées, Ville de Vaudreuil-Dorion, 2019

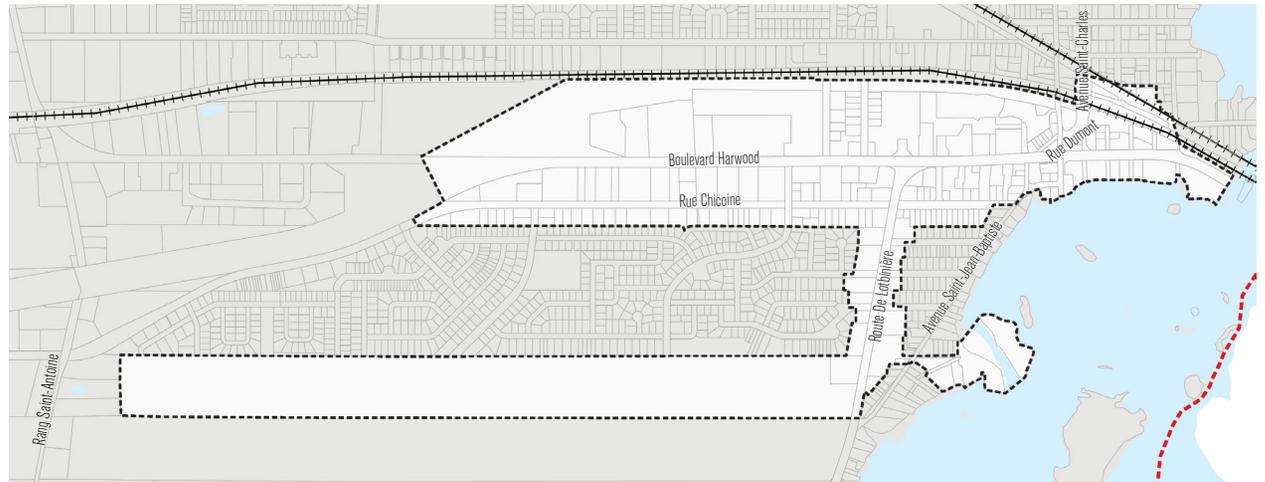


Fig. 11. Parcellaire  
Source : Données géoréférencées, Ville de Vaudreuil-Dorion, 2019

# DOSSIER URBAIN

## FORME URBAINE

L'analyse du **cadre bâti** est interreliée à celle du parcellaire, dans la mesure où les bâtiments sont le reflet du dynamisme économique à travers les époques.

D'abord, dans la portion est, la plus ancienne du secteur, on constate que sur le tronçon du boulevard Harwood compris entre les avenues de la Fabrique et Pasold, la trame urbaine est plus serrée. Le bâti est construit plus près de la rue, parfois de fonction mixte, à deux ou trois étages, particulièrement du côté sud, entre l'avenue Saint-Jean-Baptiste et la rue Ange-Émile-Séguin, où l'on retrouve des bâtiments construits entre 1939 et 1964.

À partir de l'avenue Pasold, le cadre bâti sur le boulevard Harwood est généralement monofonctionnel, c'est-à-dire commercial et n'engendre que peu ou pas d'encadrement de la rue, puisqu'implanté en milieu ou en fond de lot pour laisser place à des stationnements de surface en cour avant. Les bâtiments de cette zone sont de large gabarit. L'implantation des bâtiments est similaire sur le tronçon commercial de la rue Chicoine à l'ouest de l'avenue Ranger et sur la route De Lotbinière, où le bâti est aussi relativement récent et caractérisé par des usages de type entrepôts ou garages. Bien que ces secteurs soient ceux qui se sont développés le plus récemment, ils sont aussi les moins intéressants d'un point de vue architectural (figure 12).

De manière générale, le cadre bâti est de faible hauteur sur l'ensemble du territoire, à l'exception de certains bâtiments occupés par des habitations multifamiliales ou des établissements commerciaux. À ce propos, l'immeuble du pôle civique régional est un exemple de nouvelle construction implantée près du domaine public, qui vise à améliorer l'encadrement du boulevard Harwood et à doter cet axe de proportions plus équilibrées entre la hauteur du cadre bâti et la largeur de l'emprise de la rue (figure 13).

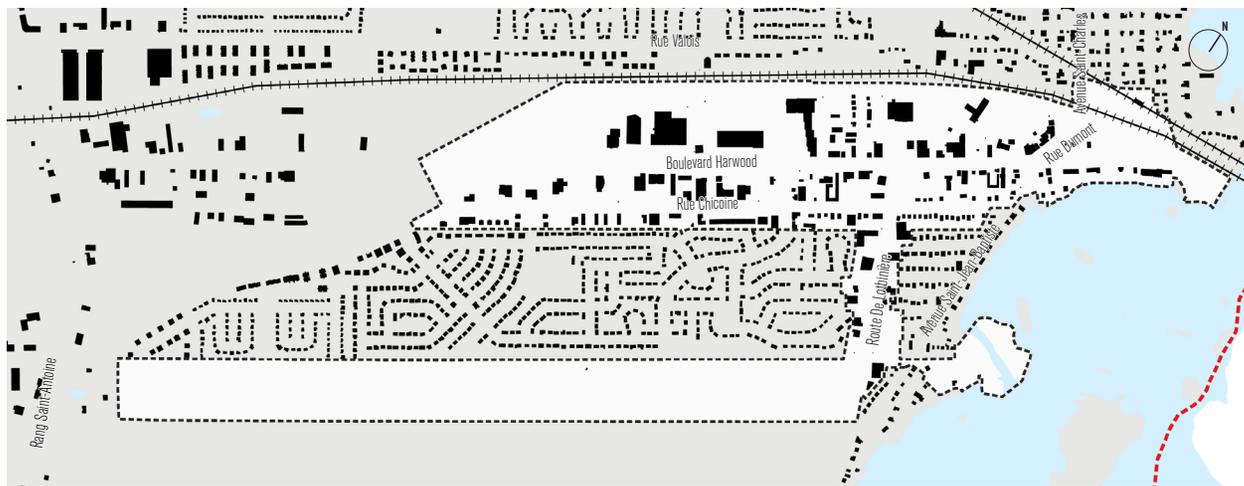


Fig. 12. Gabarit des bâtiments  
Source : Données géoréférencées, Ville de Vaudreuil-Dorion, 2019



Fig. 13. Hauteur des bâtiments  
Source : Données géoréférencées, Ville de Vaudreuil-Dorion, 2019

### LÉGENDE

- |                           |                     |            |
|---------------------------|---------------------|------------|
| PPU Harwood-De Lotbinière | Voie ferrée         | 1-2 étages |
| Gare Dorion               | Parc et espace vert | 3-4 étages |

# DOSSIER URBAIN

## UTILISATION DU SOL

La vocation commerciale prédomine sur le territoire du PPU Harwood-De Lotbinière. On retrouve une offre importante en services de diverses catégories et de commerces, notamment offrant des services réfléchis (Zoom commercial du secteur Harwood-Lotbinière, DEV, 2019). Avec l'apparition de nouveaux pôles commerciaux régionaux, notamment près du boulevard de la Gare, l'offre commerciale du secteur Harwood-De Lotbinière semble de plus en plus tournée vers une offre plutôt locale que régionale.

Malgré la présence de quelques commerces de détail, particulièrement à proximité du carrefour avec la rue Chicoine, l'axe de la route De Lotbinière est quant à lui davantage destiné à des usages commerciaux plus lourds, souvent liés à la mécanique automobile. Le boulevard Harwood compte aussi ponctuellement différents commerces liés aux véhicules. La fonction commerciale occupe environ 19 % (309 000 m<sup>2</sup>) du territoire du PPU (figures 14 et 15).

Quelques bâtiments mixtes font aussi figure d'exception, avec des logements à l'étage et des commerces au rez-de-chaussée. Ceux-ci se situent principalement le long de la rue Dumont et de l'intersection de l'avenue Saint-Charles et du boulevard Harwood, dans la partie la plus ancienne du secteur.

Alors que les quartiers qui ceinturent le secteur du PPU sont essentiellement résidentiels, cet usage se retrouve uniquement sur la rue Chicoine et l'avenue Besner.

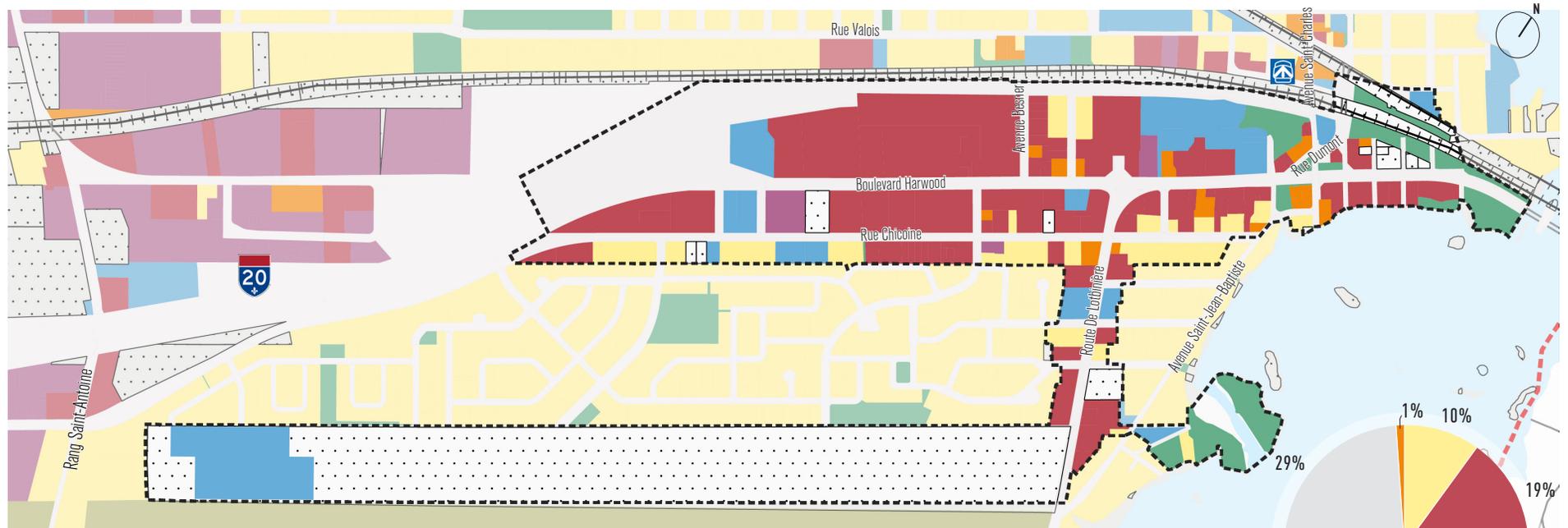


Fig. 14. Utilisation du sol  
Source : Données géoréférencées, Ville de Vaudreuil-Dorion, 2019

### LÉGENDE

- PPU Harwood-De Lotbinière
- Gare Dorion
- Voie ferrée
- Résidentiel
- Commercial
- Mixte
- Industriel
- Institutionnel
- Parc et espace vert
- Agricole
- Vacant
- Voirie

Fig. 15. Proportion du territoire occupé par les différentes fonctions urbaines  
Source : Données géoréférencées, Ville de Vaudreuil-Dorion, 2019

# DOSSIER URBAIN

## UTILISATION DU SOL

En 2017, on comptait environ 310 logements, ce qui équivaut à une densité résidentielle brute de 2,3 logements/ha. La fonction résidentielle représente près de 10 % (165 000 m<sup>2</sup>) de l'utilisation du sol du territoire du PPU.

À ce propos, la bande de terrain vacante à l'extrémité sud du territoire, dont la superficie équivaut à 55 terrains de soccer (389 440 m<sup>2</sup>), est ciblée pour accueillir: un développement résidentiel de typologies variées, une école primaire et une école secondaire. Le développement résidentiel de ce terrain pourrait faire grimper la proportion de superficie du territoire du PPU occupée par la fonction résidentielle à plus de 30%.

Ce large terrain vacant explique pourquoi la somme des superficies vacantes représente presque le tiers (30 %, 494 000 m<sup>2</sup>) du territoire du PPU. Quelques autres terrains vacants ponctuent le boulevard Harwood, la rue Chicoine et la route De Lotbinière. Ceux-ci représentent des opportunités de redéveloppement ou de requalification, qui auront un impact significatif sur la transformation du secteur Harwood-De Lotbinière.

Par ailleurs, le bâtiment laissé vacant depuis le déménagement du Centre de santé et de services sociaux (CSSS) aux abords du boulevard Harwood subit une requalification visant à y accueillir une école de formation aux adultes, renforçant la vocation institutionnelle du pôle civique régional.

À cet égard, le caractère civique du territoire se dévoile par les institutions publiques qui rythment le boulevard Harwood. La fonction institutionnelle occupe près de 5 % du territoire du PPU, soit 86 000 m<sup>2</sup>.

De façon générale, le territoire souffre d'un déficit marqué de végétation au sol, associé à l'imperméabilité des sols. Les surfaces occupées par la voirie et les nombreux stationnements de surface souvent sous-utilisés couvrent de grandes superficies au sol. De plus, de larges espaces situés entre le boulevard Harwood et l'emprise ferroviaire sont actuellement vacants en vue de former l'emprise de la future autoroute du Souvenir (A-20). Certains de ces espaces sont végétalisés et comptent parmi les rares îlots de fraîcheur du secteur. Toutefois, les travaux du parachèvement projeté de l'autoroute pourraient entraîner la perte partielle de cette canopée.

Mentionnons à cet effet que l'espace utilisé par la voirie occupe une superficie équivalente à près de 30 % du territoire du PPU (484 000 m<sup>2</sup>). En contrepartie, les parcs et espaces verts ne composent que 5 % du territoire du PPU (86 000 m<sup>2</sup>).

Il s'agit d'un bilan environnemental discutable, entre autres en ce qui concerne les îlots de chaleur et la biodiversité (figure 16). Néanmoins, plusieurs initiatives impulsées par la version du PPU Harwood-De Lotbinière adopté en 2017 visent le verdissement du secteur, l'optimisation de l'utilisation du sol et l'amélioration de l'environnement urbain, notamment des espaces publics. Parmi ces actions, le réaménagement de l'avenue de la Fabrique, réalisé en 2017, de la rue Chicoine, de la route De Lotbinière, ainsi que du parc Sabourin prévu au courant de l'année 2020.

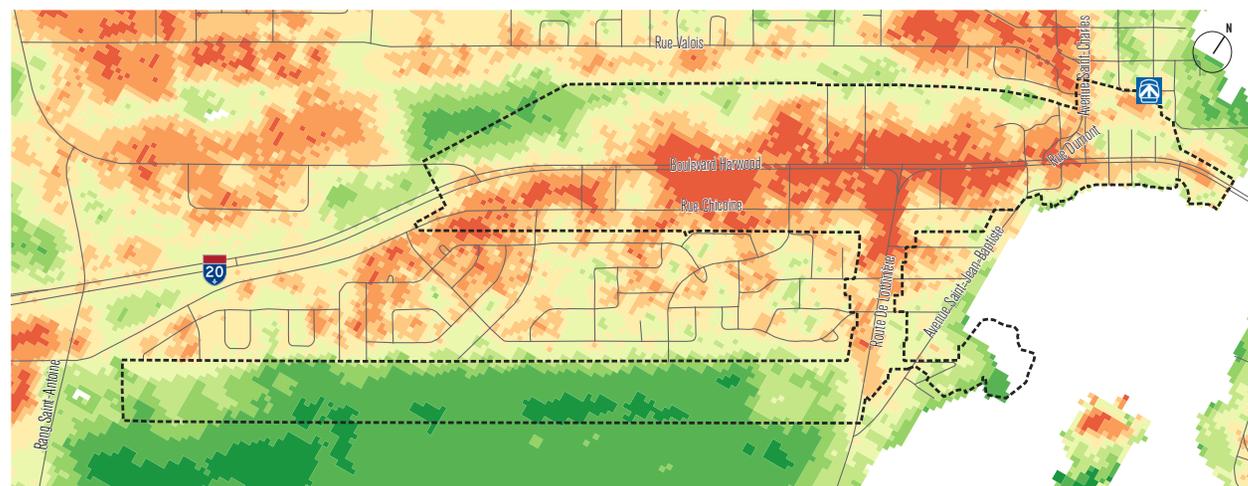


Fig. 16. Carte des îlots de chaleur

Source : Données Québec, 2016

### LÉGENDE



# DOSSIER URBAIN

## FONCTION RÉSIDENTIELLE

À l'heure actuelle, la fonction résidentielle est marginale dans le secteur Harwood-De Lotbinière. Elle s'organise principalement le long de la rue Chicoine, en continuité de la concentration résidentielle circonscrite entre la route De Lotbinière et les berges de la rivière des Outaouais, et du quartier résidentiel parc Bel-Air. On retrouve aussi quelques habitations sur l'avenue Besner.

Les habitations sur la rue Chicoine, à l'est de la route De Lotbinière, reprennent les caractéristiques du tissu résidentiel du quartier Saint-Jean-Baptiste. On y trouve des typologies résidentielles et des styles architecturaux variés (*cottage canadien*, *bungalow*, *duplex* et *walk-up*). Dans un premier temps, ce quartier s'est développé aux abords de l'avenue Saint-Jean-Baptiste, durant la période de villégiature caractérisant l'urbanisation de Vaudreuil-Dorion entre 1850 et 1950. Par la suite, le développement s'est poursuivi à proximité des berges, qui se sont privatisées à la suite de la construction d'habitations unifamiliales et bifamiliales (figures 17 et 18).

Les habitations sur la rue Chicoine à l'ouest de la route De Lotbinière diffèrent du tissu résidentiel du quartier du parc Bel-Air. Le quartier du parc Bel-Air s'est développé entre les années 1960 et 1980 et se distingue par l'homogénéité architecturale du cadre bâti, composé de bâtiments pavillonnaires de style *bungalow*. Les habitations de la rue Chicoine, quant à elles, sont de plus forte densité que les habitations unifamiliales qu'on retrouve dans le quartier Bel-Air. Ainsi, on retrouve des habitations bifamiliales de type duplex entre la route De Lotbinière et l'avenue Ranger, tandis que les habitations multifamiliales de type *walk-up* se trouvent à proximité de l'intersection de la rue Chicoine et de l'avenue Brown. Ces bâtiments ont par ailleurs été récemment construits (depuis l'an 2000).

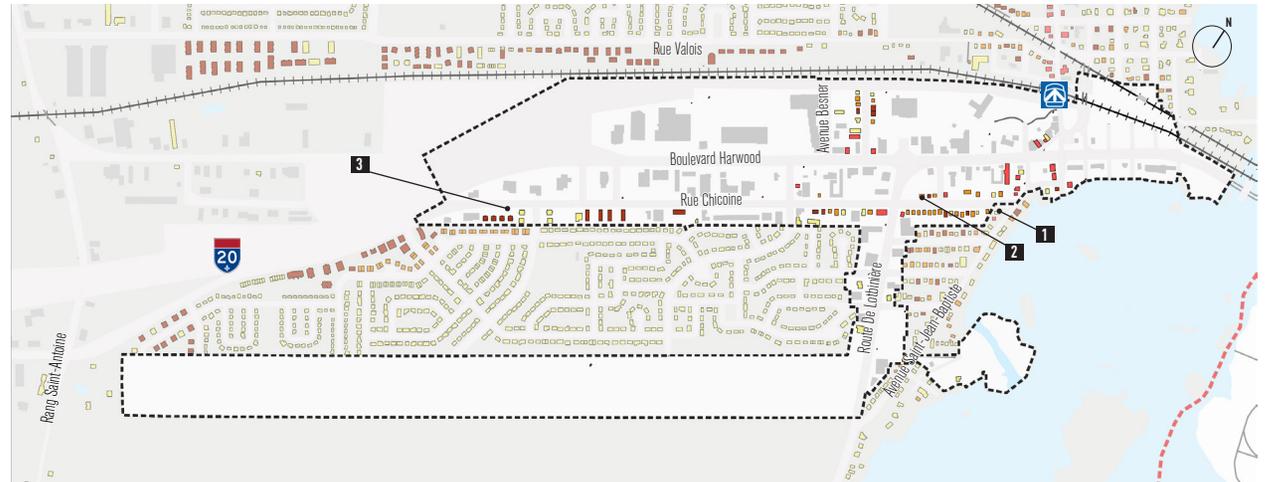


Fig. 17. Typologies résidentielles (voir exemples numérotés à page suivante)

Source : Données géoréférencées, Ville de Vaudreuil-Dorion, 2019

### LÉGENDE

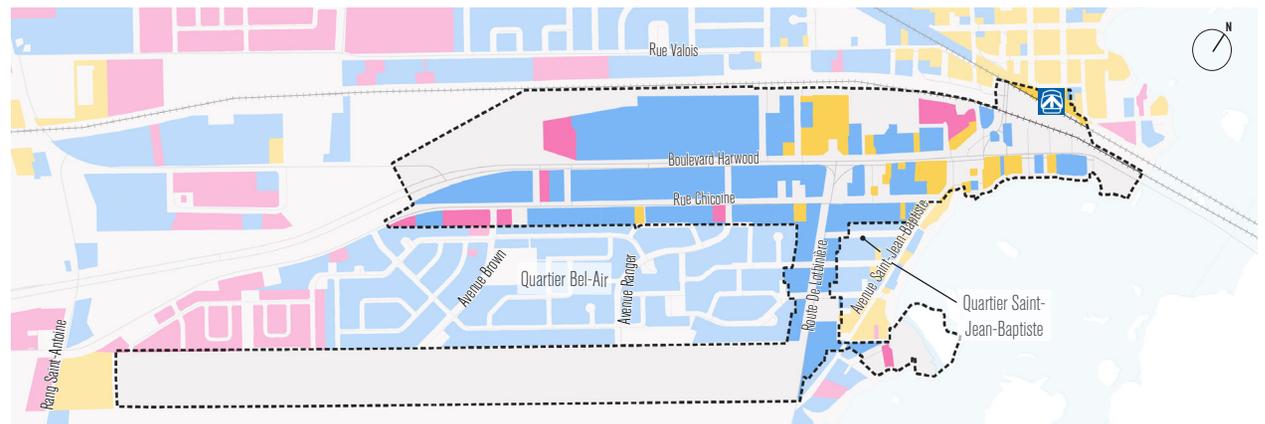


Fig. 18. Phases de développement résidentiel

Source : Données géoréférencées, Ville de Vaudreuil-Dorion, 2019

### LÉGENDE



# DOSSIER URBAIN

## FONCTION RÉSIDENTIELLE

La densification du secteur est un enjeu important, considérant qu'une partie du territoire du PPU se trouve au sein de l'aire TOD de la gare Dorion.

Le seuil de densité minimal prescrit par le PMAD est établi à 40 logements à l'hectare, tandis que la densité résidentielle observée est de 18 logements à l'hectare. Or, le potentiel de densification est particulièrement important dans la portion de l'aire TOD située dans les limites du PPU Harwood-De Lotbinière (figure 19).



Fig. 19. Limites de l'aire TOD de la gare Dorion  
Source : Google Street View, 2019



Habitation unifamiliale de style *Craftsman Bungalow*, avenue Saint-Jean-Baptiste  
Source : Provencher\_Roy, 2019



Habitation bifamiliale de style duplex, rue Chicoine  
Source : Google Street View, 2015



Habitation multifamiliale de style *Walk-up*, avenue Brown  
Source : Google Street View, 2015

# DOSSIER URBAIN

## FONCTION COMMERCIALE

Le secteur Harwood-De Lotbinière concentre 232 locaux commerciaux, ce qui en fait le second pôle commercial en importance dans la Ville. Cette concentration commerciale s'inscrit en cohérence avec le corridor commercial retrouvé d'autre part du pont Taschereau, aux abords de l'autoroute du Souvenir (A- 20) à Pincourt.

Facilement accessible depuis le réseau autoroutier, la desserte commerciale concentrée le long du boulevard Harwood attire des consommateurs des villes voisines par son offre commerciale variée et la présence d'établissements spécialisés. Toutefois, l'analyse de l'offre commerciale démontre certains déséquilibres entre l'offre et la demande locale, révélant, par conséquent, des opportunités d'affaires dans les secteurs du commerce semi-courant et du commerce réfléchi (DEV, 2019) (figures 20 à 22).

En effet, près de la moitié des entreprises offrent des biens et services réfléchis (48 %). On compte un nombre important de services de santé et d'assistance social, ainsi que professionnels, scientifiques et techniques. Ces services réfléchis surpasse largement, en proportion, le taux recommandé dans la composition idéale d'une artère commerciale établie selon la Fondation Rues principales. À l'inverse, la proportion de commerces réfléchis est très inférieure à ce qui est recommandé.

Parmi cette typologie commerciale, soulignons qu'on retrouve plusieurs commerces et services liés à l'entretien ou la vente d'automobile. Ces établissements marquent le paysage urbain par l'omniprésence des véhicules et certains sont susceptibles de générer des nuisances aux milieux de vie voisins (ex.: sonores, camionnage, etc.).

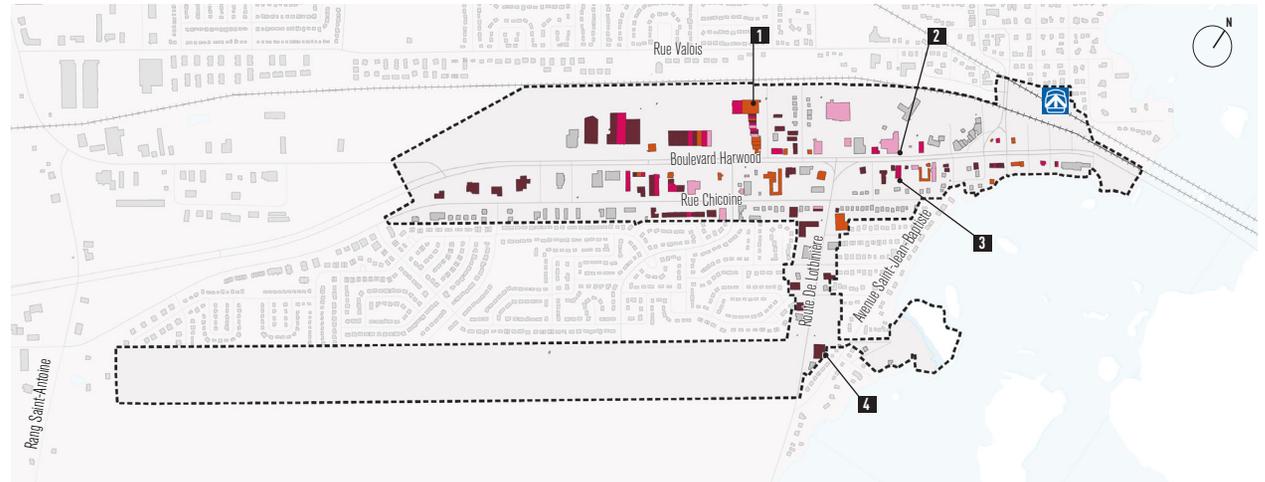


Fig. 20. Répartition géographique des différents types de commerces et services (voir exemples numérotés à page suivante)

Source : Données géoréférencées, Ville de Vaudreuil-Dorion et Développement Vaudreuil-Soulanges (DEV), 2019

### LÉGENDE

- PPU Harwood-De Lotbinière
- Voie ferrée
- 🚉 Gare Dorion

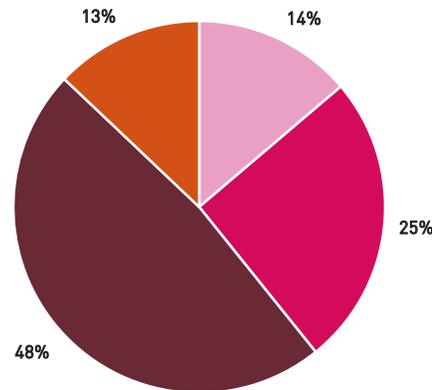


Fig. 21. Répartition des différents types de commerces et services  
Source : Développement Vaudreuil-Soulanges (DEV), 2019

#### Achats et services courants<sup>1</sup> :

*Achats fréquents faits avec un minimum d'efforts et situés à courte distance. Ex : épicerie, pharmacie, bureau de poste, banque, etc.*

#### Achats et services semi-courants :

*Achats fréquents, mais moins impulsifs. Ils favorisent la visite des commerces de même nature et invitent les consommateurs à comparer les prix. Ex : quincaillerie, vêtements, tissus, coiffure, cordonnier, fleuriste, etc.*

#### Achats et services réfléchis :

*Achats peu fréquents qui souvent nécessitent un investissement d'argent plus important. Il y a comparaison de la marchandise, de sa qualité, du prix et du style. La distance à parcourir importe moins. Ex : animalerie, bijoux, accessoires automobiles, services professionnels, matériel informatique et électronique, etc.*

#### Restauration et divertissement :

*Achalandage sur la rue créé par la consommation sur place, ce qui nécessite du stationnement de longue durée. Ex : bistro, salle de spectacle, hôtel, etc.*

<sup>1</sup> Définitions adaptées de la Fondation Rues principales. (2014). Fiche-conseil n° 12: La composition commerciale idéale.

# DOSSIER URBAIN

## FONCTION COMMERCIALE

Par ailleurs, un établissement sur quatre du secteur Harwood-De Lotbinière offre des biens et services semi-courants (25 %), notamment pour les besoins en alimentation spécialisés (ex. : boucherie) et les soins personnels. L'offre en commerce semi-courant est néanmoins largement inférieure à la demande, entraînant des fuites vers d'autres pôles commerciaux.

On trouve également une bonne desserte en biens et services courants (14 %). L'offre commerciale est compétée par près de 13% d'établissements spécialisés en hébergement, restauration et divertissement, soit une proportion légèrement en dessous du seuil recommandé pour une diversité commerciale idéale.



1 Stationnement de surface du Carrefour Dorion faisant front au boulevard Harwood

Source : Provencher\_Roy, 2019



2 Commerce de proximité, boulevard Harwood

Source : Provencher\_Roy, 2019



3 Conversion commerciale d'une ancienne succursale de la Banque Nationale du Canada, boulevard Harwood

Source : Provencher\_Roy, 2019



4 Commerce lié à l'automobile, route De Lotbinière

Source : Provencher\_Roy, 2019

Typologie	Nombre de places d'affaires par typologie	Diversité commerciale (%)	Diversité commerciale idéale selon la Fondation Rues principales (%)	Indice de diversité idéale
<b>Courant</b>	32	13,8%	10 à 15%	Équilibrée
Commerce	18	7,8%	6,6 à 9,9%	Équilibrée
Service	14	6,0%	3,4 à 5,1%	Supérieure
<b>Semi-courant</b>	59	25,4%	29 à 34%	Inférieure
Commerce	21	9,1%	19,3 à 22,7%	Largement inférieure
Service	38	16,4%	9,7 à 11,3%	Supérieure
<b>Réfléchi</b>	111	47,8%	33 à 42%	Supérieure
Commerce	29	12,5%	22 à 28%	Largement inférieure
Service	82	35,3%	11 à 14%	Largement supérieure
<b>Restauration, divertissement et hébergement</b>	30	12,9%	16 à 21%	Inférieure
<b>TOTAL</b>	<b>232</b>	<b>100%</b>		

Fig. 22. Analyse de la diversité commerciale du secteur Harwood-De Lotbinière

Source : Développement Vaudreuil-Soulanges (DEV), 2019

# DOSSIER URBAIN

## ÉQUIPEMENTS COLLECTIFS

La MRC de Vaudreuil-Soulanges a identifié le territoire du PPU Harwood-De Lotbinière comme un pôle civique dont le rayonnement est régional. Stratégiquement situé au sein de l'aire TOD, ce secteur est ciblé pour l'implantation de services et d'équipements gouvernementaux du secteur de l'éducation (établissements d'enseignement supérieur), de la santé et des services à la population et aux entreprises (figure 23).

Depuis 2016, on trouve un immeuble regroupant les bureaux administratifs de la MRC, de l'organisme de développement économique régional Développement Vaudreuil-Soulanges, de la cour municipale régionale. De plus, le Centre de formation aux adultes et francisation (Centre des Belles-Rives) s'est implanté récemment dans le secteur. Ces deux équipements régionaux s'ajoutent au poste de la Sûreté du Québec Vaudreuil-Soulanges Est et à la polyclinique médicale de Vaudreuil qui desservent plusieurs municipalités de la région.

On trouve d'autres institutions sur le territoire du PPU, notamment l'école primaire du Papillon-Bleu (pavillon Saint-Jean-Baptiste) et l'Opticentre Saint-Jean-Baptiste qui abrite des activités communautaires, tous deux adjacents au parc municipal Saint-Jean-Baptiste.

Enfin, deux établissements à vocation communautaire, religieuse et éducative sont situés sur la rue Chicoine, tandis que la caserne de pompier n°11 et la succursale de Postes Canada sont sur la route De Lotbinière.



Fig. 23. Répartition géographique des différents équipements collectifs  
Source : Données géoréférencées, Ville de Vaudreuil-Dorion, 2019

### LÉGENDE

PPU Harwood-De Lotbinière	Voie ferrée	Établissement scolaire	Établissement de soins de santé
Gare Dorion	Parc et espace vert	Équipement récréatif, culturel et communautaire	Lieu de culte et cimetière
		Service public	



Bureaux de la MRC de Vaudreuil-Soulanges, de Développement Vaudreuil-Soulanges et de la cour régionale municipale  
Source : Provencher\_Roy, 2019



Opticentre Saint-Jean-Baptiste  
Source : Provencher\_Roy, 2019

# DOSSIER URBAIN

## PARCS ET ESPACES VERTS

Le territoire du PPU bénéficie d'une faible desserte en parcs et en espaces verts, en particulier vers l'ouest du secteur où les espaces publics se font plus rares (figure 24). Ceux-ci sont principalement concentrés près de l'intersection de la rue Dumont et du boulevard Harwood.

On y retrouve la place Dumont, un important lieu de passage, et les parcs municipaux Carré-Dorion et Saint-Jean-Baptiste. Ce dernier met à disposition plusieurs plateaux sportifs (terrains de tennis, terrain de *pickleball* ou tennis léger, piscine et pataugeoire extérieure) qui attirent des citoyens de toute la ville, voire au-delà. Ce parc s'avère également un lieu de rassemblement où plusieurs évènements ont lieu.

Plusieurs œuvres d'art public se regroupent également dans cette zone. Ces installations ont été réalisées dans le cadre du programme de médiation culturelle mis en place par la Ville dans le but d'améliorer l'accès à l'art, favoriser la participation des citoyens et renforcer les liens dans la communauté. En plus d'embellir l'espace urbain, ces œuvres s'avèrent des repères identitaires importants pour la communauté. La réalisation de la murale sur la tour d'eau est l'exemple le plus récent qui fait la fierté des vaudreuillois-dorionnais.

Les parcs Sabourin et de l'Île-Bray offrent un accès unique aux berges de la rivière des Outaouais, très prisés pour la pratique de la pêche.

Afin de compenser la perte de milieux naturels causée par la construction du pont Samuel-De Champlain, le projet gouvernemental des rapides de Vaudreuil, qui vise la création de nouvelles frayères (pour le doré jaune, l'esturgeon jaune et l'achigan à petite bouche) sur une superficie d'environ 10 hectares, a rendu possible le projet de réaménagement du parc Sabourin et de sa rive.

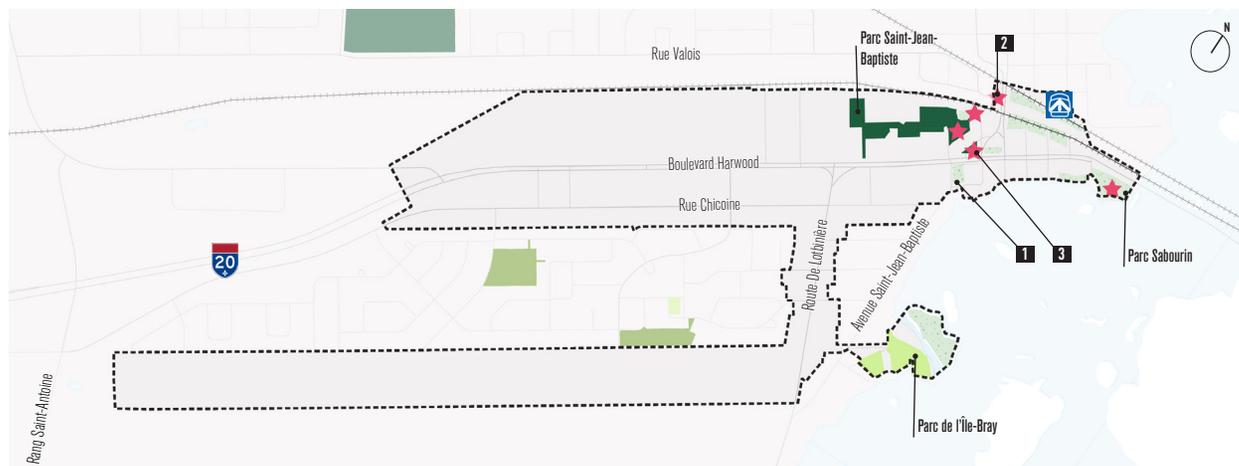


Fig. 24. Répartition géographique des parcs, espaces verts et installations d'art public

Source : Données géoréférencées, Ville de Vaudreuil-Dorion, 2019

### LÉGENDE

- PPU Harwood-De Lotbinière
- Gare Dorion
- Voie ferrée
- Espace vert
- Parc de voisinage
- Parc de quartier
- Parc municipal
- Installation d'art public



Murale *Nourrir ses rêves II*, sur le viaduc de la rue Valois

Source : Ville de Vaudreuil-Dorion



Parc du Carré Dorion

Source : Christian Gonzalez



Œuvre *Unité dans la diversité*, située à la place Dumont

Source : Ville de Vaudreuil-Dorion

# DOSSIER URBAIN

## MOBILITÉ

Le réseau **rutier** forme le maillage principal assurant la majorité des déplacements (figure 25).

Le secteur du PPU est identifié comme l'une des entrées de ville, pour la partie sud. Les automobilistes provenant de l'île de Montréal y accèdent via l'autoroute du Souvenir (A-20) et le pont Taschereau. Précisons qu'à l'intérieur des limites du secteur, cet axe structurant porte le nom de boulevard Harwood (ou encore route 342) sur une distance d'environ 2 km. Cette particularité est due au projet de voie de contournement de l'autoroute du Souvenir (A-20), en discussion depuis plusieurs décennies, qui nécessiterait de déplacer la trajectoire de l'autoroute plus au nord, en bordure de la voie ferrée, afin de relier les deux sections de l'autoroute et requalifier le boulevard Harwood en véritable boulevard urbain.

À l'intérieur même des limites de la ville, deux autres artères principales nord-sud permettent d'accéder à ce secteur, soit la route De Lotbinière (route 338) en provenance du sud et l'avenue Saint-Charles (route 340) en provenance du nord.

Au-delà de ces trois artères principales se greffent des voies collectrices et locales, notamment la rue Chicoine, située au sud du boulevard Harwood, qui permet les déplacements est-ouest, ainsi que les avenues Ranger et Saint-Jean-Baptiste qui desservent respectivement le quartier résidentiel du parc Bel-Air, et le parc de l'Île-Bray et le secteur résidentiel adjacent, situés en bordure du lac des Deux-Montagnes.

Enfin, plusieurs rues locales aux configurations variées complètent la trame de rue afin de desservir l'ensemble résidentiel au sud de la rue Chicoine.



Fig. 25. Réseau de transport véhiculaire

Source : Données géoréférencées, Ville de Vaudreuil-Dorion, 2019

### LÉGENDE

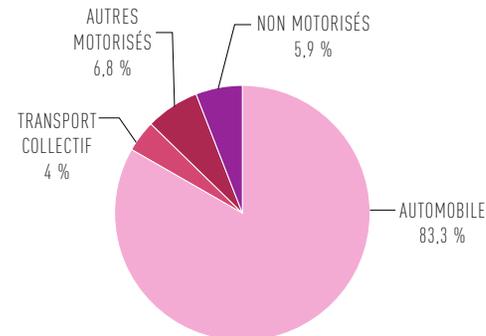


Fig. 26. Part modale des différents moyens de transport

Source : Enquête Origine-Destination, 2013



Boulevard Harwood, à l'intersection de la route De Lotbinière

Source : Provencher\_Roy, 2019



Boulevard Harwood

Source : Provencher\_Roy, 2019

# DOSSIER URBAIN

## MOBILITÉ

L'analyse du réseau de **transport collectif** démontre que le secteur du PPU Harwood-De Lotbinière est desservi par la ligne de train de banlieue Vaudreuil (ligne Exo 1 - Vaudreuil-Hudson) et plusieurs lignes du réseau d'autobus opéré par Exo - Secteur La Presqu'île (figure 27).

Trois d'entre elles (lignes 3, 8 et 335) marquent un arrêt à la gare Dorion, tandis que les deux autres (lignes 15, 115) circulent sur les axes routiers principaux, à savoir le boulevard Harwood et la rue Chicoine.

À partir du secteur Harwood-De Lotbinière, les déplacements vers le nord de la ville sont possibles pour les citoyens qui se rendent vers le quartier résidentiel Dorion-Gardens et le quartier de la Gare via l'avenue Saint-Charles, la route Harwood et l'autoroute de l'Acier (A-30).

Par contre, aucune option en transport collectif n'est offerte aux citoyens qui souhaitent se déplacer vers le sud pour rejoindre les municipalités voisines de Pointe-des-Cascades ou Les Cèdres.



Fig. 27. Réseau de transport collectif

Source : Données géoréférencées, Ville de Vaudreuil-Dorion et Exo La Presqu'île, 2019

### LÉGENDE

- PPU Harwood-De Lotbinière
- Circuit d'autobus
- Gare Dorion
- Arrêt d'autobus
- Voie ferrée

Gare Dorion	
Achalandage 2017	169 200 passagers
Variation 2017/2010	+ 7,4 %
Fréquence	Du lundi au vendredi : <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Départs vers Montréal (AM / PM / soir) : 8 / 2 / 2;</li> <li>▪ Départs vers Vaudreuil (AM / PM / soir) : 1 / 2 / 10;</li> </ul> Samedi / dimanche : 4 départs / 3 départs par jour.
Cases de stationnement pour autos / vélos / réservées au covoiturage	103 cases de stationnement pour automobiles / 35 cases réservées aux vélos / 2 cases réservées au covoiturage

Source : Tiré du SADR3, données issues du Réseau de transport métropolitain (RTM), 2018



Gare Dorion

Source : Provencher\_Roy, 2019

# DOSSIER URBAIN

## MOBILITÉ

Le **réseau actif** dans le secteur Harwood-De Lotbinière est peu développé pour une entrée de ville et relativement déficient en ce qui concerne les aménagements cyclables (figure 28).

À l'heure actuelle, les cyclistes peuvent emprunter la voie cyclable multifonctionnelle entre le pont Taschereau et l'avenue Saint-Jean-Baptiste puis rejoindre l'avenue de la Fabrique, en arrière de la tour d'eau, pour emprunter le tunnel sous la voie ferrée et rejoindre ainsi la rue Valois. Il s'agit du seul lien cyclable qui permet une connexion entre les secteurs situés de part et d'autre de la voie ferrée. Précisons également que ces aménagements ne sont pas optimaux en matière de sécurité puisque non seulement l'axe n'est pas fonctionnel pour les personnes à mobilité réduite, il exige aussi la cohabitation des cyclistes et des piétons au sein du même espace.

Des travaux de réaménagement de la route de Lotbinière entre le boulevard Harwood et l'avenue Saint-Jean-Baptiste sont en cours. À court terme la Ville prévoit le réaménagement de la rue Chicoine. Pour ces deux axes, les plans préliminaires prévoient l'aménagement de trottoirs des deux côtés de la rue et une piste cyclable unidirectionnelle, protégée de la chaussée véhiculaire par une bande de végétation. Les travaux sur la route De Lotbinière visent le parachèvement du tronçon n° 5 de la Route verte, qui longe également l'avenue Saint-Jean-Baptiste. Ce segment de la Route verte est présentement dépourvu d'aménagements qui distinguent visuellement et spatialement la circulation

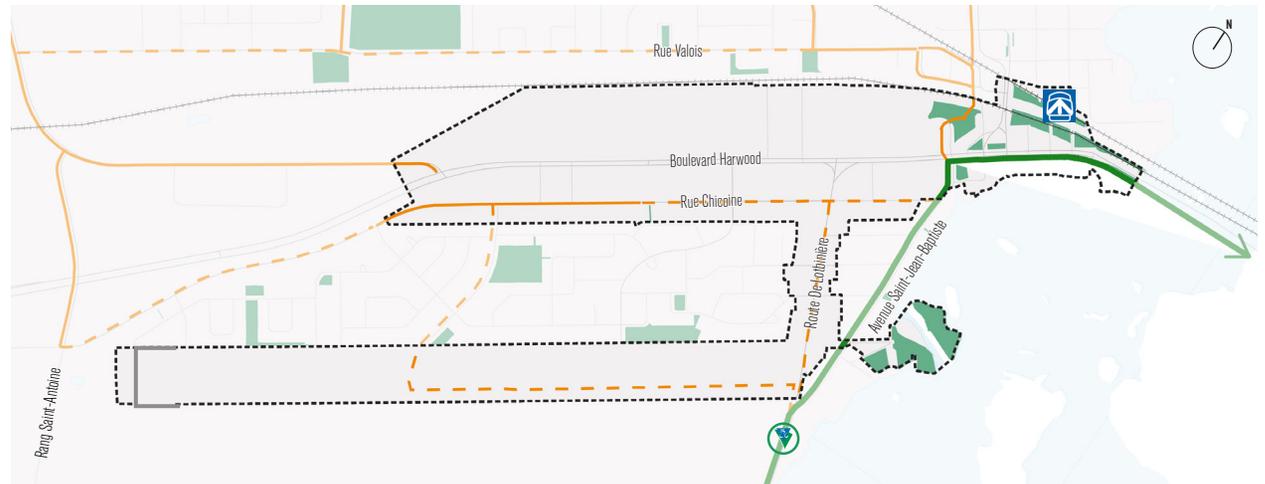


Fig. 28. Réseau de pistes et liens cyclables

Source : Données géoréférencées, Ville de Vaudreuil-Dorion, 2019

### LÉGENDE

- PPU Harwood-De Lotbinière
- Gare Dorion
- Voie ferrée
- Parc et espace vert
- Piste cyclable (existante)
- Piste cyclable (projetée)
- Route verte



Piste multifonctionnelle sur le boulevard Harwood

Source : Provencher\_Roy, 2019



Piste multifonctionnelle du tronçon n°5 de la Route verte longeant le Parc du Carré Dorion

Source : Provencher\_Roy, 2019

# DOSSIER URBAIN

## MOBILITÉ

véhiculaire de la circulation cyclable.

Les déplacements à pied au sein du secteur sont jugés difficiles, puisque les trottoirs sont généralement présents sur un seul côté de la voie, sauf dans le cas du boulevard Harwood et des rues perpendiculaires qui se raccordent à la rue Chicoine (figure 29). Précisons toutefois qu'au-delà des aménagements, l'environnement urbain est particulièrement déplaisant en raison de la faible qualité paysagère de l'environnement urbain, l'effet d'îlot de chaleur fortement perceptible et l'omniprésence d'infrastructures routières à haut débit véhiculaire, incluant un important transit de camionnage.

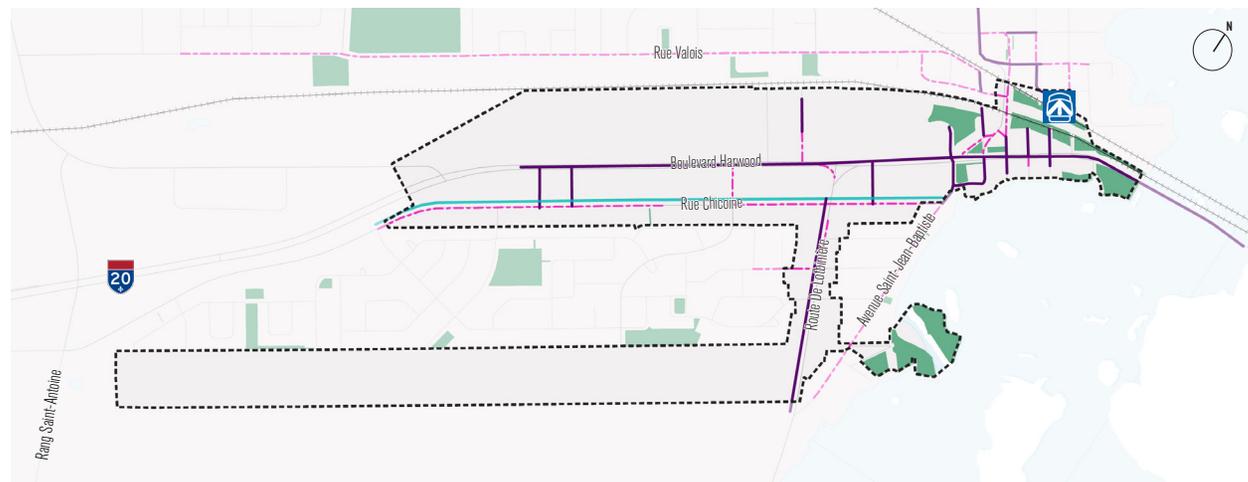


Fig. 29. Localisation des trottoirs

Source : Données géoréférencées, Ville de Vaudreuil-Dorion, 2019

### LÉGENDE

- PPU Harwood-De Lotbinière
- Gare Dorion
- Voie ferrée
- Parc et espace vert
- Trottoir (1 côté)
- Trottoir (2 côtés)
- Trottoir projeté (2 côtés)



Conditions de déplacements piétons arides sur le boulevard Harwood

Source : Provencher\_Roy, 2019

# DOSSIER URBAIN

## CONTRAINTES ET POTENTIELS

L'analyse urbaine a révélé la présence d'un certain nombre de contraintes qui doivent être prises en considération dans les principes d'aménagement suggérés pour le redéveloppement et la requalification du secteur Harwood-De Lotbinière, notamment :

- le passage de deux voies ferrées majeures, ainsi que les nuisances (bruit, vibration, etc.), les risques de nature anthropique et la connectivité très difficile de part et d'autre qui s'y rattachent;
- la circulation de transit au cœur du quartier sur le boulevard Harwood, entre autres celle attribuable au camionnage, et toutes les nuisances qui y sont liées;
- un aménagement fortement conditionné en fonction de l'automobile, ce qui diminue le potentiel pour former des aménagements adaptés aux piétons et augmente la dépendance à l'automobile;
- une forte ségrégation des usages (mixité verticale des usages peu présente) et la présence de bâtiments commerciaux de grande surface qui augmentent la circulation, diminuent la connectivité dans la trame et contribuent aux îlots de chaleur;
- un environnement urbain fortement minéralisé, peu confortable et propice aux déplacements actifs, auquel s'ajoute une carence en parcs et espaces publics, particulièrement à l'ouest du secteur du PPU;
- une absence d'harmonie architecturale et un manque d'encadrement du domaine public par le bâti;
- advenant la construction de la voie de contournement, une réduction de l'achalandage commercial de transit pouvant affecter la vitalité de la desserte commerciale concentrée le long du boulevard Harwood est envisageable;
- des enjeux de cohabitation entre l'emprise de la voie de contournement autoroutière, advenant sa réalisation, et les usages sensibles adjacents (ex.: habitation, équipements scolaires, etc.) sont à prévoir;
- La capacité des infrastructures municipales existantes qui limite l'acceptation de certains projets sans investissement majeurs de la Ville.

Toutefois, le secteur bénéficie de plusieurs forces qui affirment le potentiel de succès de l'opération de requalification du pôle Harwood-De Lotbinière :

- l'aspect patrimonial, historique et artistique du secteur, en lien avec la maison Trestler, la gare Dorion, le Vieux-Dorion et les avenues Saint-Charles et Saint-Jean-Baptiste;
- le cadre naturel enchanteur à l'est du secteur du PPU, principalement grâce à la présence de la rivière des Outaouais et son paysage fluvial;
- la mise en valeur de parcs et d'espaces verts, notamment avec les parcs Sabourin et de l'Île-Bray;
- le tronçon de la Route verte, sa connectivité avec le réseau cyclable de la ville et l'attrait récréotouristique qui s'y rattache;
- la présence de nombreux petits commerces qui accueillent déjà une grande diversité d'offres de vente au détail et de services;
- les nombreux stationnements sous-utilisés et certains bâtiments de faible intérêt laissent place à un important potentiel de requalification et de densification qui s'inscrit en cohérence avec les objectifs liés à la présence du TOD de la gare Dorion;
- une valeur immobilière inférieure à la moyenne du noyau urbain, ce qui justifie de nouveaux investissements publics et privés pour revaloriser le foncier;
- la desserte du secteur par la gare de train de passagers de Dorion, un équipement de transport collectif d'importance métropolitaine;
- dans l'optique où l'autoroute sera détournée, la requalification du boulevard Harwood en véritable boulevard urbain végétalisé et convivial et la poursuite de son positionnement en tant qu'artère commerciale davantage locale;
- la potentielle concrétisation d'un nouveau projet immobilier de plus de 1000 nouveaux logements dans le secteur qui devrait comprendre des parcs et espaces publics, ainsi que des équipements scolaires, contribuant au développement durable du PPU Harwood-Lotbinière.

03

**VISION ET ORIENTATIONS**

# VISION ET ORIENTATIONS

## ÉNONCÉ DE VISION

Pour encadrer la stratégie de requalification du secteur, la vision d'aménagement constitue l'idéal à atteindre. L'énoncé de vision tire donc ses assises du Plan d'urbanisme révisé, du PPU précédemment élaboré, des enjeux d'aménagements soulevés dans le dossier urbain et des préoccupations et aspirations mentionnées par les citoyens dans le cadre de la démarche participative réalisée en 2014 et 2015.

Le processus de consultations citoyennes a permis de jeter les bases d'un consensus quant à l'image globale de ce que souhaite devenir la collectivité au terme d'un horizon de planification de vingt ans. Ce cadre d'aménagement implique un changement de paradigme axé sur l'adoption de nouvelles pratiques plus performantes et innovantes favorisant l'émergence d'une collectivité viable dans un souci d'économie de ressources.

La vision s'articule donc en trois volets et se traduit en orientations et objectifs qui guideront les prises de décisions en vue de faire du territoire du PPU un cadre de vie de qualité.

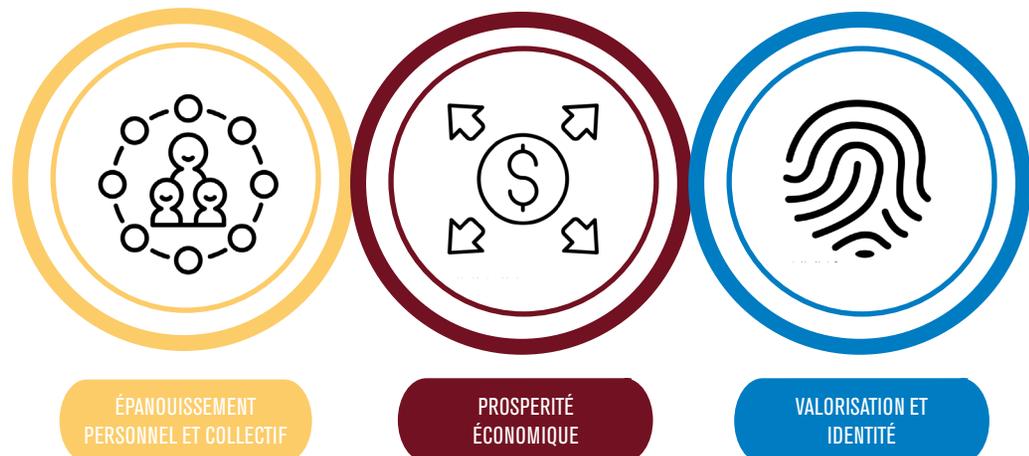
## ÉNONCÉ DE VISION

Le secteur Harwood – De Lotbinière se révèle comme un **milieu de vie exemplaire**, ayant le bien-être et la santé d'une population diversifiée à cœur et adoptant la forme d'un quartier compact, mixte, à échelle humaine et encourageant un mode de vie actif.

Il s'affiche comme un **pôle économique structurant** et reflétant le succès de Vaudreuil-Dorion grâce à son offre commerciale diversifiée, son pôle régional d'éducation postsecondaire et son pôle civique, le tout dans un esprit de gestion responsable des ressources.

Enfin, le secteur marque l'entrée de ville notablement par la **mise en valeur du patrimoine naturel, culturel et bâti** à travers la composition urbaine harmonieuse du secteur, issue d'une vision d'ensemble et reposant sur un réseau d'espaces publics structurants donnant aux citoyens un fort sentiment d'appartenance.

## 3 GRANDES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT



# VISION ET ORIENTATIONS

## ORIENTATIONS ET OBJECTIFS

### ORIENTATION 1 – ÉPANOUISSEMENT PERSONNEL ET COLLECTIF

#### Consolider et bonifier la qualité des milieux de vie

S'appuyant sur les principes du *Transit-Oriented Development*, la transformation du secteur Harwood-De Lotbinière entraîne la création de milieux de vie mixtes, compacts et dynamiques. Cette revitalisation s'opère dans le respect du tissu d'insertion, notamment par la réduction des nuisances occasionnées par les grandes infrastructures de transport qui traversent et entourent le territoire du PPU.

La qualité et l'attractivité du secteur dans son ensemble s'enrichit par la création de lieux de rencontre invitants, l'amélioration des conditions de déplacements actifs et l'embellissement de l'environnement urbain. Cette transformation en feront un secteur où il fait bon habiter, travailler, consommer, apprendre et se récréer.

#### Objectifs d'aménagement :

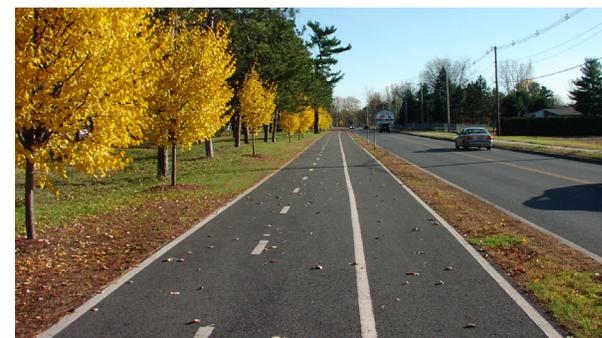
- 1.1. Articuler le milieu de vie autour de lieux rassembleurs et animés;
- 1.2. Miser sur la consolidation d'un quartier compact à échelle humaine;
- 1.3. Assurer l'inclusion et la mixité sociale, culturelle et intergénérationnelle;
- 1.4. Stimuler la revitalisation du secteur selon les principes du Transit-Oriented Development (TOD) et du Pedestrian-Oriented Development (POD), en privilégiant la mobilité douce et un mode de vie actif;
- 1.5. Encadrer et atténuer les impacts négatifs des grandes infrastructures de transport.



Place publique invitante et animée, Place Valois, Montréal  
Source : Vivre en ville



Constructions compactes et durables, Québec  
Source : Memento construction



Lien cyclable récréatif et utilitaire sécuritaire, Plattsburgh, États-Unis  
Source : Trail Link

# VISION ET ORIENTATIONS

## ORIENTATIONS ET OBJECTIFS

### ORIENTATION 2 – PROSPÉRITÉ ÉCONOMIQUE

#### Repositionner le secteur comme un pôle économique florissant et attractif

L'arrivée d'un plus grand bassin de consommateurs locaux et la revitalisation de la forme urbaine du secteur Harwood-De Lotbinière soutient la vitalité du pôle économique. La desserte commerciale se repositionne à l'échelle régionale en redorant son image et en comblant les secteurs en fuite.

Le dynamisme économique est également stimulé par la présence d'équipements et de services administratifs et collégiaux de portée régionale, dont l'implantation aux abords du boulevard Harwood agit comme un important vecteur de la transformation urbaine.

La performance économique du secteur se traduit aussi par une planification des investissements publics réalisée dans un souci de viabilité financière

#### Objectifs d'aménagement :

- 2.1. Renforcer l'attractivité de l'armature commerciale de la desserte;
- 2.2. Affirmer la vocation institutionnelle du secteur par la consolidation du pôle civique régional;
- 2.3. Optimiser les investissements publics par une planification misant sur des pratiques durables.



Augmentation du bassin de consommateurs local par la mixité fonctionnelle, Montréal  
Source : Vivre en ville



Identité visuelle de marque pour la Société de développement commercial de Décarie-Nord, Montréal  
Source : Agence Gaspard

# VISION ET ORIENTATIONS

## ORIENTATIONS ET OBJECTIFS

### ORIENTATION 3 – VALORISATION ET IDENTITÉ

#### Faire rayonner les composantes patrimoniale et naturelles identitaires

Fort de son histoire, de sa proximité à la rivière des Outaouais ainsi que de son dynamisme culturel et artistique, le secteur Harwood-De Lotbinière révèle et valorise ses composantes identitaires.

La revitalisation se fait dans le respect et la mise en valeur des tracés fondateurs et du patrimoine bâti, témoin de la mémoire du lieu. De plus, le secteur préserve et tire profit de ses vues sur les plans d'eau et ses accès uniques aux berges. La mise en réseau des différents attraits fait rayonner le caractère culturel du secteur Harwood-De Lotbinière et stimule un fort sentiment d'appartenance.

Le secteur Harwood-De Lotbinière constitue l'un des principaux points d'accès à la ville par la traverse de l'autoroute du Souvenir (A-20) en son cœur. Ainsi, le traitement des entrées de ville et la forme urbaine renouvelée du territoire reflète l'attractivité de Vaudreuil-Dorion pour les différents usagers du secteur.

#### Objectifs d'aménagement :

- 3.1. Pérenniser et revaloriser le patrimoine bâti forgeant l'identité du secteur;
- 3.2. Mettre en valeur, bonifier et connecter les composantes naturelles et récréatives;
- 3.3. Marquer les entrées de ville pour les différents usagers du secteur;
- 3.4. Améliorer et valoriser la qualité architecturale et paysagère du secteur;
- 3.5. Propulser le caractère culturel du secteur.



Mobilier urbain rappelant la mémoire du lieu, Montréal  
Source : Provencher-Roy et C. Lunnan



Mise en valeur des berges et éléments d'interprétation, Montréal  
Source : Projet paysage



Mise en valeur des institutions par une signature visuelle artistique, Montréal  
Source : Atomic3

04

**PROGRAMME PARTICULIER  
DE RÉAMÉNAGEMENT**

# PROGRAMME PARTICULIER DE RÉAMÉNAGEMENT

## CONCEPT DE MISE EN VALEUR

Le concept de mise en valeur du secteur repose sur le développement d'une séquence d'espaces publics donnant un caractère identitaire aux lieux et assurant une interface harmonieuse entre le boulevard Harwood, la route De Lotbinière, la rivière des Outaouais et les différents sous-secteurs du quartier en voie de requalification (figures 30 à 32). L'aménagement et la mise en valeur de ces espaces verts aux caractères identitaires distincts vise une plus forte appropriation du domaine public par les citoyens, contribuant à l'échelle humaine du quartier.

Une révision des normes d'urbanisme constitue un autre aspect majeur du PPU. Le nouveau cadre bâti respecte un certain niveau de densité et de compacité. La révision du cadre normatif tend à favoriser l'encadrement du domaine public par un alignement et un traitement architectural ayant pour effet d'améliorer l'expérience des déplacements actifs.

Le concept de mise en valeur tient également compte du terrain en marge du territoire du PPU visé pour le développement d'un nouveau quartier domiciliaire. Son intégration harmonieuse, tant dans la forme urbaine que dans les usages que le secteur accueillera, est un objectif poursuivi.

Le concept de mise en valeur est décomposé par secteurs :

- interface avec l'autoroute 20 parachevée;
- îlot Pasold;
- boulevard Harwood;
- rue Chicoine;
- route De Lotbinière;
- accès à la rivière des Outaouais;
- entrée de ville;
- place Dumont;
- nouveau quartier domiciliaire.



Fig. 31. Volumétries proposées pour la revitalisation du secteur Harwood-De Lotbinière



Fig. 30. Volumétries actuelles du secteur Harwood-De Lotbinière

Source : Données géoréférencées, Ville de Vaudreuil-Dorion, 2019

**Note au lecteur :** cette image illustre des principes d'aménagement et est fournie à titre indicatif, la configuration et la composition réelle du cadre bâti pourraient différer de cette proposition.

# PROGRAMME PARTICULIER DE RÉAMÉNAGEMENT

## CONCEPT DE MISE EN VALEUR



Fig. 32. Concept de réaménagement et de mise en valeur

**Note au lecteur:** cette image illustre des principes d'aménagement et est fournie à titre indicatif, la configuration et la composition réelle du cadre bâti pourraient différer de cette proposition.

# PROGRAMME PARTICULIER DE RÉAMÉNAGEMENT

## PLANIFICATION DÉTAILLÉE PAR SECTEURS

### INTERFACE AVEC L'AUTOROUTE 20 PARACHEVÉE

Le projet de voie de contournement de l'autoroute du Souvenir (A-20) planifié par le MTQ prévoit un passage des voies rapides le long des voies ferrées du CN. Il s'avère opportun de prévoir la meilleure transition possible entre les voies rapides et les milieux de vie à proximité.

Ainsi, la distance minimale privilégiée entre la voie de contournement autoroutière et les habitations ou une éventuelle école Saint-Jean-Baptiste relocalisée est de trente mètres. Ce dégagement minimal requis permet notamment l'aménagement de talus paysagers, d'écrans acoustiques végétalisés et d'espaces de circulation parallèles entre le quartier et l'autoroute parachevée, répondant ainsi à des besoins d'intimité sonore et visuelle (figure 33).

L'aménagement d'une passerelle nord-sud au-dessus des voies ferrées et de l'autoroute afin de connecter le quartier Dorion-Gardens et le secteur couvert par le PPU est aussi envisagé.

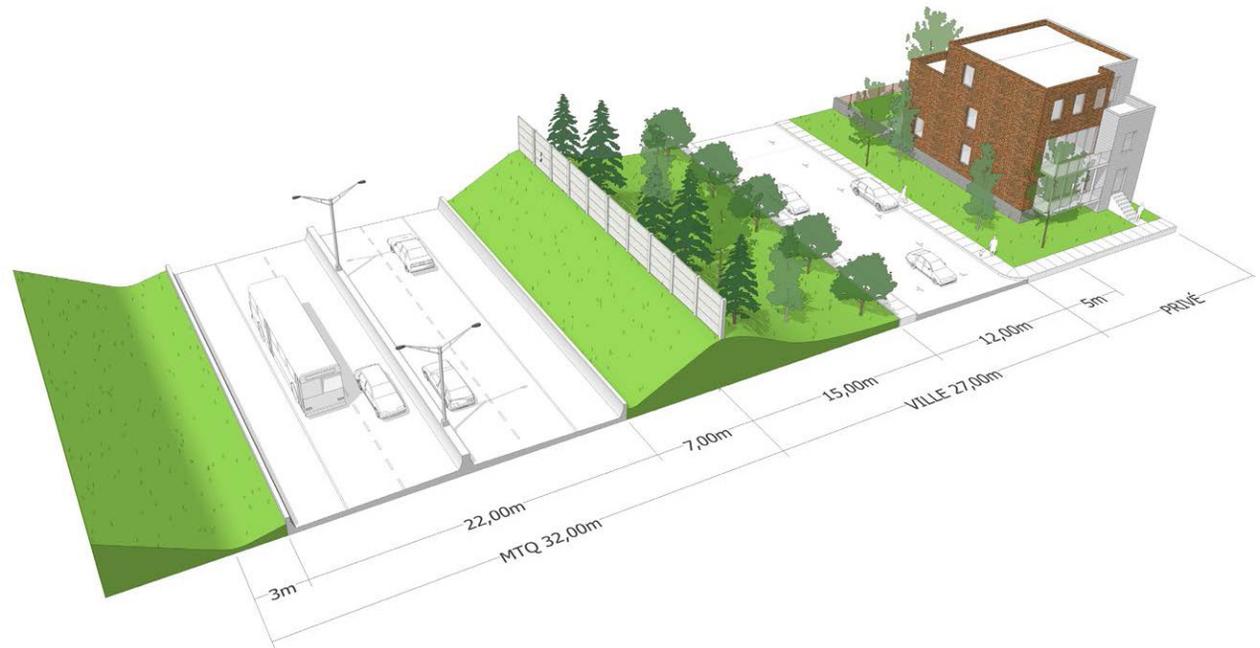


Fig. 33. Proposition du traitement de l'interface avec l'emprise projetée du parachèvement de l'autoroute du Souvenir (A-20)

**Note au lecteur:** cette image illustre des principes d'aménagement et est fournie à titre indicatif, la configuration et la composition réelle de la voirie pourraient différer de cette proposition.

# PROGRAMME PARTICULIER DE RÉAMÉNAGEMENT

## PLANIFICATION DÉTAILLÉE PAR SECTEURS

### ÎLOT PASOLD

Situé au nord du boulevard Harwood et à l'ouest de la rue Pasold, l'îlot du même nom est l'un des secteurs les moins denses de tout le secteur couvert par le PPU. Afin de bien encadrer l'immense potentiel de requalification de cet îlot, tout projet est soumis à un règlement sur les plans d'aménagement d'ensemble (PAE), intégrant des critères quantitatifs et qualitatifs pour mieux évaluer un éventuel projet et intégrer celui-ci à la vision d'ensemble du secteur.

Le PAE prévoit notamment des ratios minimaux de densité et de verdissement, l'aménagement d'un espace public significatif à l'intersection de l'avenue Ranger et du boulevard Harwood, des transitions volumétriques harmonieuses entre les bâtiments mixtes et commerciaux du plus fort gabarit sur le boulevard Harwood, les bâtiments résidentiels et la voie de contournement, ainsi que l'ouverture d'une rue est-ouest longeant le talus autoroutier, de rues nord-sud et d'un lien actif est-ouest au centre de l'îlot actuel (figures 34 à 36). De plus, le PAE appelle à un traitement particulier de la relation entre les usages commerciaux et résidentiels.



Fig. 34. Vue d'ambiance de la requalification de l'îlot Pasold en un secteur résidentiel compact et verdoyant incluant un espace public convivial

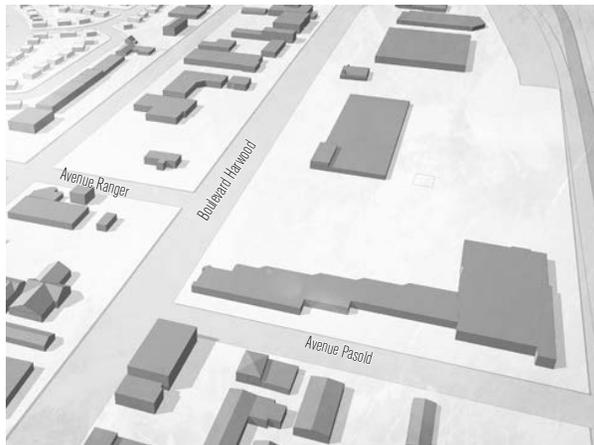


Fig. 35. Volumétrie actuelle de l'îlot Pasold



Fig. 36. Volumétrie proposée pour la requalification de l'îlot Pasold

**Note au lecteur:** ces images illustrent des principes d'aménagement et sont fournies à titre indicatif, la configuration et la composition réelle des aménagements pourraient différer de cette proposition.

# PROGRAMME PARTICULIER DE RÉAMÉNAGEMENT

## PLANIFICATION DÉTAILLÉE PAR SECTEURS

### BOULEVARD HARWOOD

Puisqu'il est impossible de réaménager à court terme l'emprise du boulevard Harwood, outre un léger élargissement des trottoirs, l'idée est de doter ce dernier d'une composition urbaine intégrée pour encadrer à son meilleur le redéveloppement de ses abords.

Cet objectif est mis en œuvre notamment par le développement d'une séquence d'espaces publics, ainsi que par un alignement des constructions favorisant l'encadrement du domaine public et permettant un verdissement en cour avant, à l'image du tronçon villageois entre l'avenue Saint-Charles et la rue Ange-Émile-Séguin, qui a été identifié lors des consultations comme un lieu porteur de fierté, d'attachement et participant à l'esprit du lieu. Commerciaux ou mixtes, les nouveaux immeubles ayant front sur le boulevard contribuent par leur volumétrie, leur architecture et leur traitement paysager à l'échelle humaine du quartier.

En lien avec la voie de contournement de l'autoroute du Souvenir (A-20), un réaménagement complet de l'emprise du boulevard est prévu, avec des trottoirs plus larges et une plantation d'arbres continue (figure 37).



Fig. 37. Proposition de réaménagement du boulevard Harwood, advenant la construction de la voie de contournement de l'autoroute du Souvenir (A-20)

**Note au lecteur:** cette image illustre des principes d'aménagement et est fournie à titre indicatif, la configuration et la composition réelle des aménagements pourraient différer de cette proposition.

# PROGRAMME PARTICULIER DE RÉAMÉNAGEMENT

## PLANIFICATION DÉTAILLÉE PAR SECTEURS

### RUE CHICOINE

Afin d'atteindre les objectifs d'augmentation de la densité de population dans l'ensemble du secteur de revitalisation, la rue Chicoine est toute désignée pour recevoir à court, moyen et long terme une part de nouvelles constructions domiciliaires. Ainsi, il s'avère opportun de renforcer le caractère résidentiel de moyenne et forte densité sur l'ensemble de la rue Chicoine.

Dans un esprit de compacité, la construction et la mise en valeur de fronts résidentiels de part et d'autre de la rue Chicoine vise à accueillir de nombreux nouveaux résidents, mais aussi à assurer une transition harmonieuse entre les bâtiments de plus forte volumétrie sur le boulevard Harwood, au nord, et les quartiers résidentiels limitrophes moins denses, au sud. Pour optimiser l'occupation des îlots du côté nord de la rue Chicoine, des bâtiments avec logements traversants sont privilégiés (figure 38).

L'aménagement de bandes cyclables unidirectionnelles et de trottoirs ainsi que la plantation d'arbres de rue dans l'emprise de la rue Chicoine sur toute sa longueur favorisent aussi l'amélioration du paysage et du cadre de vie.

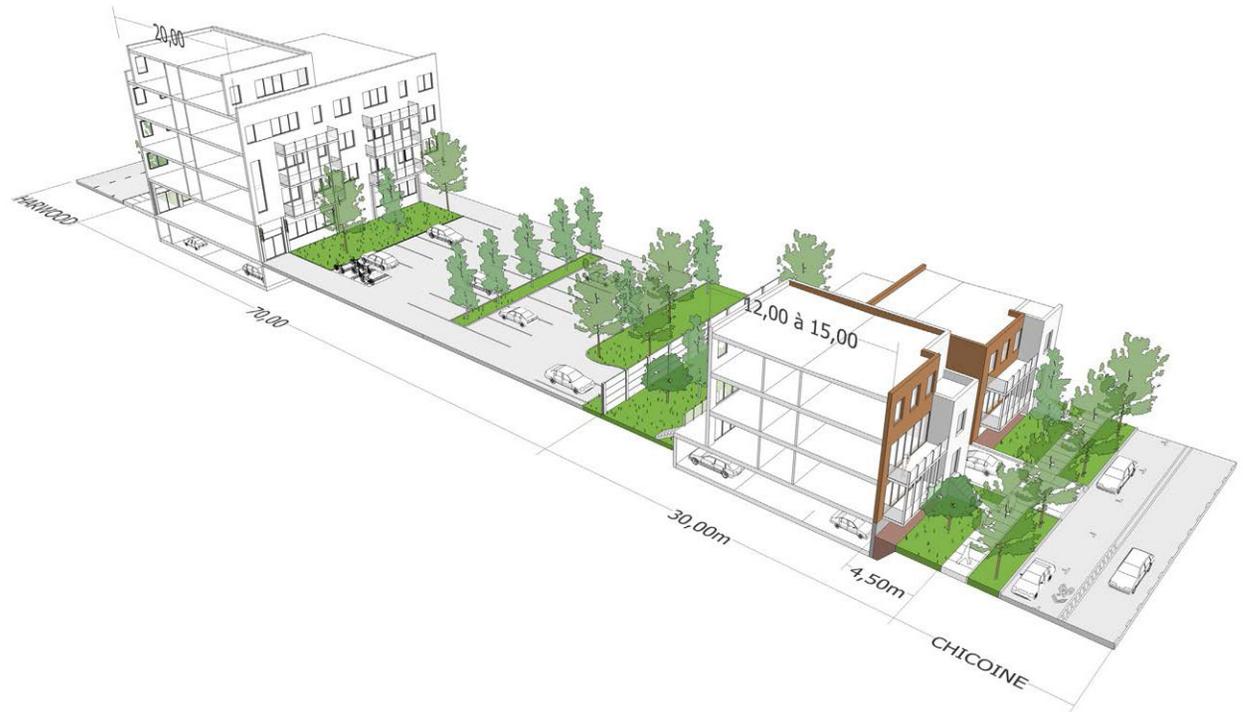


Fig. 38. Coupe type illustrant la transition harmonieuse entre les nouvelles constructions sur le boulevard Harwood et celles de la rue Chicoine

**Note au lecteur:** cette image illustre des principes d'aménagement et est fournie à titre indicatif, la configuration et la composition réelle des aménagements pourraient différer de cette proposition.

# PROGRAMME PARTICULIER DE RÉAMÉNAGEMENT

## PLANIFICATION DÉTAILLÉE PAR SECTEURS

### ROUTE DE LOTBINIÈRE

Malgré son statut de route régionale, la route De Lotbinière est beaucoup moins achalandée que le boulevard Harwood et pourrait bénéficier d'un réaménagement, en collaboration avec le MTO, à plus court terme. Une nouvelle géométrie des voies de circulation vise à faciliter les conditions de déplacement actif et à répondre aux aspirations des citoyens.

En vue de réduire la proportion du domaine public dédié aux automobiles, le réaménagement du tronçon nord et du carrefour névralgique avec le boulevard Harwood est envisagé en priorité. Ce réaménagement vise également l'intégration d'un nouvel espace public significatif à l'intersection des deux artères centrales.

Le contexte étant adouci par la présence d'arbres, de bandes cyclables et de larges trottoirs, un alignement minimal des nouveaux bâtiments au caractère urbain et mixte est prévu le long du tronçon nord de la route (figure 39). Plus au sud, une vocation moins dense et davantage résidentielle en transition vers la zone agricole implique un recul un peu plus grand des constructions.



Fig. 39. Vue d'ambiance du réaménagement de la route De Lotbinière propice aux déplacements actifs et encadré par un front bâti continu et compact

**Note au lecteur:** ces images illustrent des principes d'aménagement et sont fournies à titre indicatif, la configuration et la composition réelle des aménagements pourraient différer de cette proposition.

# PROGRAMME PARTICULIER DE RÉAMÉNAGEMENT

## PLANIFICATION DÉTAILLÉE PAR SECTEURS

### ACCÈS À LA RIVIÈRE DES OUTAOUAIS

Un meilleur accès aux berges de la rivière des Outaouais s'est révélé comme l'une des principales revendications citoyennes évoquées lors des consultations publiques. Majestueux, le cours d'eau semble boudé par le secteur qui lui tourne le dos.

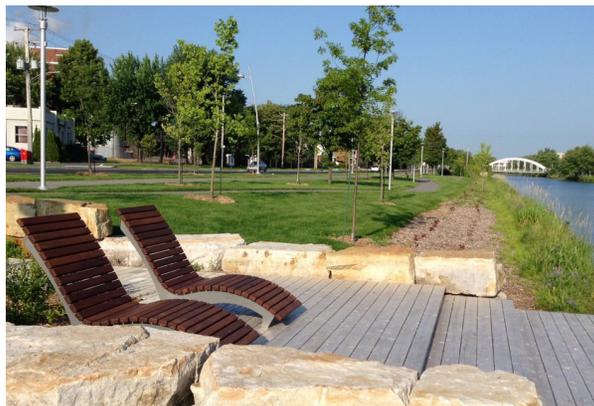
Ainsi, la mise en valeur des parcs Sabourin et de l'Île-Bray est privilégiée afin de célébrer l'accès unique que possède la ville de Vaudreuil-Dorion aux cours d'eau qui l'entourent. En lien avec le parachèvement du tronçon cyclable de la Route verte sur l'avenue Saint-Jean-Baptiste, l'aménagement de sentiers, de mobilier urbain, d'une signalisation et de haltes pour les cyclistes favorisant l'accès aux rives est donc prévu à ces endroits.

Des panneaux d'interprétation en lien avec l'histoire des lieux ainsi qu'avec les composantes environnementales qu'on y retrouve sont aménagés.

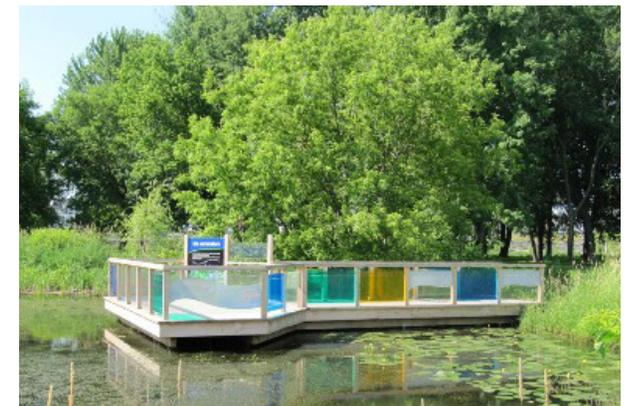
À plus long terme, l'aménagement d'une promenade sur pilotis le long des berges entre le parc Sabourin et la rue Saint-Henri est envisagé.



Rivière des Outaouais  
Source: Inconnue



Aire de repos et de contemplation des berges, Valleyfield  
Source: Ville de Valleyfield



Belvédère surplombant un plan d'eau et éléments d'interprétation, Victoriaville  
Source: Ville de Victoriaville

# PROGRAMME PARTICULIER DE RÉAMÉNAGEMENT

## PLANIFICATION DÉTAILLÉE PAR SECTEURS

### ENTRÉES DE VILLE

En lien avec le projet de voie de contournement de l'autoroute du Souvenir (A-20), il s'avère opportun de collaborer avec le MTQ pour l'aménagement de carrefours giratoires à la sortie des voies de décélération et à l'entrée des voies d'insertion au niveau du viaduc Saint-Henri et de la rue Raoul-Blais. Notamment, un réaménagement sécurisant l'intersection de la route De Lotbinière et de l'avenue Saint-Jean-Baptiste est de mise.

Afin de marquer le passage dans le milieu urbain, ces trois entrées de ville à l'est, à l'ouest et au sud méritent un traitement paysager significatif reflétant leur caractère spécifique, notamment en lien avec le passé ferroviaire et de villégiature, la rivière des Outaouais, la zone agricole, etc.

Les nouveaux aménagements favorisent les déplacements actifs, notamment aux abords de la gare Dorion, qui constitue elle aussi une entrée de ville que l'on souhaite voir particulièrement plus accessible aux piétons et aux cyclistes.



Entrée de ville signifiée par une installation d'art publique, Île-des-Soeurs  
Source: Atelier IN SITU

### PLACE DUMONT

Le secteur de la place Dumont constitue un lieu de passage majeur pour un nombre important de citoyens puisqu'il est un point de jonction entre les quartiers limitrophes. À proximité de la gare, la place revêt une importance historique et patrimoniale et contribue de façon significative à l'esprit du lieu par l'échelle et l'implantation des constructions qui la bordent.

À court terme, des aménagements tactiques (moblier, verdissement, kiosques, etc.) et des événements festifs et commerciaux mettent en valeur les environs de la place. Des interventions sur l'axe historique de Saint-Charles et les tunnels piétons (fresques, éclairage, etc.), de même que des aménagements pour une meilleure accessibilité à pied et à vélo vers la gare Dorion et un affichage pour signifier sa proximité sont privilégiés. À moyen ou à long terme, un réaménagement plus lourd de la place est prévu.



Projet d'urbanisme tactique de place publique, Québec  
Source: Architecture du Québec



Élément de signalétique répertoriant les éléments d'intérêt, Genève, Suisse  
Source: Atelier Schnegg+



Événements citoyens et culturels, Fête urbaine  
Source: Ville de Vaudreuil-Dorion

# PROGRAMME PARTICULIER DE RÉAMÉNAGEMENT

## PLANIFICATION DÉTAILLÉE PAR SECTEURS

### NOUVEAU QUARTIER DOMICILIAIRE

Un nouveau quartier résidentiel verra le jour sur le terrain en marge du territoire du PPU, adjacent à la zone agricole. Partie intégrante du secteur Harwood-De Lotbinière, ce vaste site contribue à sa consolidation comme quartier TOD par la création d'un nouveau quartier domiciliaire convivial. Il permet également de bonifier la qualité de vie des quartiers adjacents.

La forme urbaine du quartier s'inspire de celle du quartier voisin, tout en s'y connectant dans une optique d'optimisation des déplacements. En effet, la trame viaire du nouveau quartier s'inscrit en continuité des axes existants, notamment les rues des Abbesses et Brown, ainsi que l'avenue Ranger. Elle est conçue de manière à assurer des déplacements efficaces pour les résidents du quartier et éviter la circulation de transit.

Tout en misant sur la compacité du cadre bâti, ce nouveau quartier résidentiel offre une diversité de typologies de logements, attractive auprès de clientèles variées.

La planification de ce nouveau quartier permet d'anticiper les besoins en parcs et équipements collectifs et de les prévoir en amont. À cet égard, le nouveau quartier est ponctué de nouveaux parcs et espaces publics, bonifiant ainsi l'offre disponible aux résidents de la pointe sud-est de la ville.

De même, le site intègre une nouvelle école primaire et une nouvelle école secondaire, située dans la portion sud-ouest du terrain. L'implantation de ces nouveaux établissements scolaires vient répondre à un besoin local.



Plex, Montréal  
Source: Ecohabitation



Parc de voisinage, Montréal  
Source: Marc Cramer



École secondaire des Échos, Vaudreuil-Dorion  
Source: Christian Gonzalez

# PROGRAMME PARTICULIER DE RÉAMÉNAGEMENT

## DENSITÉ

Afin d'augmenter le nombre de citoyens habitant dans le secteur et d'atteindre les objectifs du PMAD, une densité minimale brute de 60 logements à l'hectare s'applique à l'intérieur du territoire d'application. Dans certains sous-secteurs plus centraux, la densité minimale de logements est modelée généralement à la hausse en fonction du contexte d'insertion et du rapport plancher/terrain minimum. Une augmentation du nombre de résidents et fréquentant le secteur quotidiennement a comme effet bénéfique d'augmenter l'intensité du bassin de consommateurs pour les commerces locaux et d'utilisateurs des infrastructures de transport actif et collectif.

## RAPPORT PLANCHER/TERRAIN MINIMUM

Essentielle à la mise en place d'une collectivité viable, la compacité favorise une utilisation plus rationnelle de l'espace. Elle contribue également à des milieux de vie plus diversifiés et animés, au développement de la mobilité durable, à la convivialité des milieux de vie, à la cohésion sociale et à une diminution de l'empreinte écologique par personne. Ainsi, pour l'ensemble du secteur, un rapport plancher terrain minimum est exigé pour assurer un certain niveau de compacité des constructions, ce qui permettra du coup d'améliorer la rentabilité des investissements publics majeurs qu'implique le présent programme.

La réglementation de zonage tend, autant que faire se peut, à atteindre les seuils minimaux représentés à la figure 40.

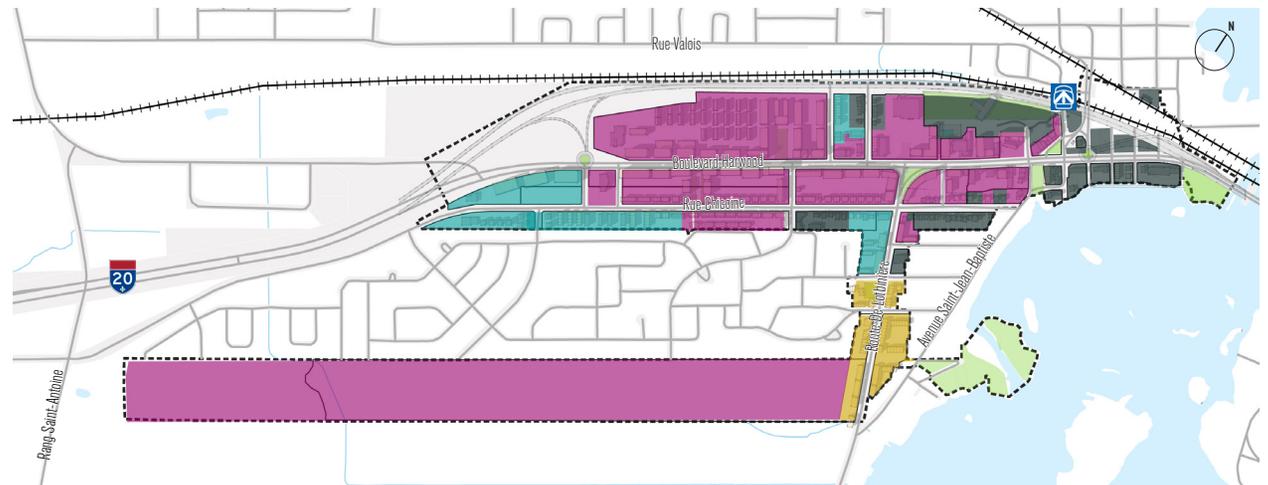


Fig. 40. Plan des rapports plancher/terrain

### LÉGENDE

PPU Harwood-De Lotbinière	<b>Rapport plancher / terrain minimum</b>
Gare Dorion	Non applicable
Voie ferrée	0.65
	0.80
	1.00

# PROGRAMME PARTICULIER DE RÉAMÉNAGEMENT

## CRITÈRES RELATIFS AUX HAUTEURS, ALIGNEMENTS ET VOLUMÉTRIES DES BÂTIMENTS

### HAUTEURS

Afin d'atteindre les objectifs de densité et de compacité, les hauteurs minimales et maximales des constructions sont articulées en conséquence (figure 41). De façon générale, les limites de hauteur maximales les plus élevées sont concentrées autour de l'axe central du boulevard Harwood. Cependant, les hauteurs maximales sont limitées dans le sous-secteur est et sur la rue Dumont à cause des valeurs paysagère, patrimoniale et fluviale de ce tronçon.

Afin d'assurer une transition harmonieuse avec les quartiers résidentiels limitrophes et les bâtiments de plus forte volumétrie sur Harwood, les hauteurs sont limitées sur la rue Chicoine à trois étages maximum.

Des conditions supplémentaires peuvent s'appliquer à certains secteurs, notamment ceux en front du boulevard Harwood et de la route De Lotbinière, où une hauteur maximale de six étages est prévue de plein droit. Ces conditions portent au milieu d'insertion telles que la profondeur des terrains ou la hauteur des bâtiments adjacents, la possibilité de construction de deux étages supplémentaires sous forme de mezzanine en retrait de l'alignement principal.

Enfin, une hauteur de deux à trois étages est privilégiée pour la bande de terrain vacante à l'extrémité sud du territoire du PPU afin de favoriser une intégration harmonieuse du cadre bâti au quartier résidentiel adjacent. Des exceptions pourraient être possible quant aux établissements scolaires prévus au nord du site.

### ALIGNEMENTS DE CONSTRUCTION

Bien disposées et intégrées, les constructions contribuent par leur alignement à encadrer les rues et espaces publics et à créer un environnement favorable aux activités humaines. Ainsi, des constructions trop éloignées ou rapprochées des lignes de lot avant peuvent, par exemple, dégrader la qualité des milieux de vie. Des aménagements tels que le service au volant ou les stationnements en cour avant sont aussi à proscrire, puisqu'ils encouragent la sédentarité et sont incompatibles à un environnement favorisant les déplacements actifs.

Les axes des rues projetées (en pointillé) sur la carte suivante sont représentés à titre indicatif et visent avant tout à démontrer l'alignement souhaité des constructions le long des futures rues, nonobstant leur position définitive.

Les alignements proposés sont identifiés en fonction du contexte d'insertion.

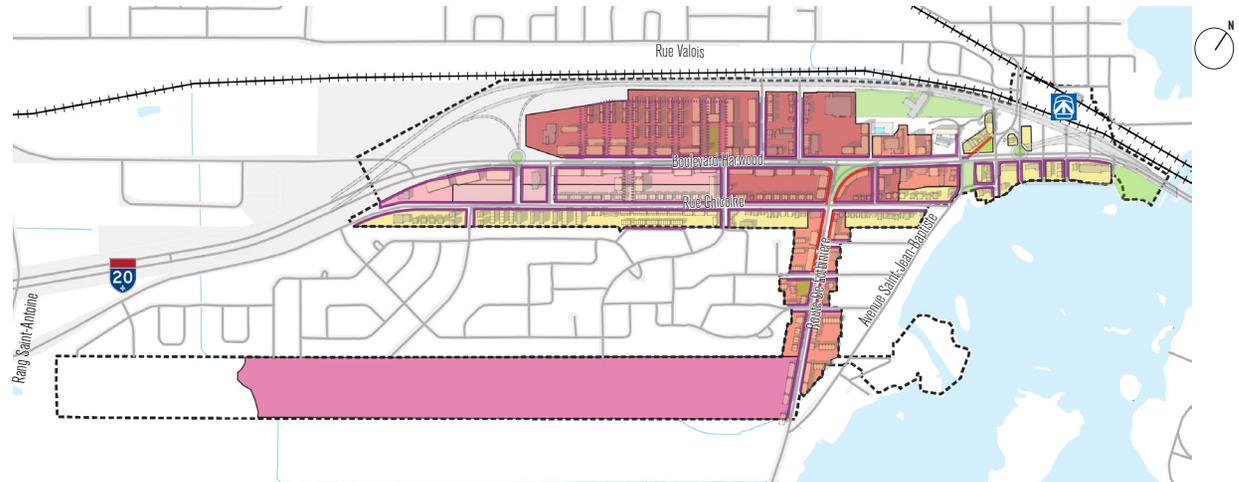


Fig. 41. Plan des hauteurs et des alignements des constructions

#### LÉGENDE

PPU Harwood-De Lotbinière	<b>Hauteur en étages</b>	<b>Alignement des constructions</b>
Gare Dorion	2 à 3	± 1,5 mètres
Voie ferrée	2 à 4	± 4,5 mètres
	2 à 6	
	2 à 8	
	3 à 6	
	3 à 8	

# PROGRAMME PARTICULIER DE RÉAMÉNAGEMENT

## TRAITEMENT ARCHITECTURAL

Afin de stimuler l'émergence d'un cadre bâti homogène, certains critères architecturaux créent une ligne directrice, tout en permettant la créativité des concepteurs des différents projets. Au centre des préoccupations, l'échelle humaine des constructions guide l'élaboration des critères architecturaux s'appliquant au secteur

## BASE DU BÂTIMENT ET REZ-DE-CHAUSSÉE

Les deux premiers étages des constructions, qui constituent la base des bâtiments et le rapport de ceux-ci avec le domaine public, méritent une attention particulière.

L'animation du domaine public est favorisée par la présence de commerces et de logements à accès direct au rez-de-chaussée. La création de façades ouvertes au rez-de-chaussée est facilitée par un traitement architectural transparent. De plus, les accès aux commerces sont facilement distinguables dans l'espace urbain et sont accessibles universellement.

Afin d'améliorer le paysage urbain et rendre le trajet des piétons plus agréable, plusieurs éléments sont préconisés: le découpage des façades selon une composition verticale qui rend le parcours des utilisateurs dynamiques et courts, la proscription de façades aveugles ou passives, ainsi que la présence de détails architecturaux soignés, attirant l'oeil des passants et bonifiant leur expérience (protection du soleil, de la pluie, du vent, de la neige).

Des murales artistiques peuvent embellir certaines façades aveugles et participer à la formation d'une identité visuelle pour le secteur.

Sur les rues à dominance résidentielle, les premiers étages des immeubles s'adressent prioritairement à une clientèle familiale avec accès direct en rez-de-chaussée. Légèrement surélevées par rapport à la

rue, les entrées individuelles peuvent comprendre des terrasses et des aménagements paysagers afin de délimiter l'espace privé de l'espace public.

## AFFICHAGE

Le réaménagement du boulevard Harwood en artère commerciale à échelle humaine s'accompagne d'une réflexion quant à l'affichage. Tandis que l'affichage actuel est principalement destiné aux consommateurs en automobile, les principes promus visent à rendre l'affichage davantage attractif aux piétons en vue de favoriser une expérience commerciale complète. Ainsi, les principes suivants ont comme objectifs de doter l'artère d'un paysage urbain cohérent et d'éviter l'encombrement visuel:

- proscription de toute nouvelle enseigne sur poteau;
- positionnement de l'affichage sur le bâtiment au niveau du socle commercial seulement;
- interdiction des enseignes sur boîtier de type Plexiglas;
- affichage perpendiculaire à la façade;
- affichage horizontal sur auvent ou lettre CHANNEL;
- utilisation de matériaux durables et de qualité;
- éclairage indirect projeté par une lampe;
- superficies d'affichage limitées.



Traitement des rez-de-chaussées en interaction avec le domaine public, Montréal

Source: Paul Bernier Architecte



Affichage épuré et cohérent, Place Valois, Montréal

Source: Hochelaga



Affichage latéral, adapté aux piétons, Vieux Québec

Source: Poitras Industries

# PROGRAMME PARTICULIER DE RÉAMÉNAGEMENT

## AMÉNAGEMENT DES ESPACES EXTÉRIEURS

### VERDISSEMENT ET ARCHITECTURE DE PAYSAGE

La disparition du couvert végétal a des conséquences néfastes sur l'environnement et la santé en contribuant à la formation de smog, à la hausse des demandes en énergie et en eau potable et en exacerbant des maladies chroniques, notamment chez les enfants et les personnes âgées. De façon générale, une augmentation du ratio végétalisé est donc fortement souhaitable pour l'ensemble du secteur, qui est en carence de verdure, principalement dans sa partie commerciale.

Ainsi, en fonction des densités des nouvelles constructions et des usages, un ratio minimal d'espaces verts et des normes relatives aux plantations s'appliquent sur les terrains privés afin d'augmenter la biodiversité, de favoriser la biorétention des eaux de surface, de lutter contre les îlots de chaleur et de diminuer l'impact visuel des stationnements de surface. Les sols participent à la gestion in situ des eaux de pluie.



Aire de stationnement extérieure verdie par l'utilisation de matériaux perméables, Montréal  
Source: Journal des citoyens

### STATIONNEMENTS

Occupant de vastes superficies, les stationnements diminuent la qualité de l'environnement urbain. Cependant, ils s'avèrent essentiels à la vitalité commerciale locale. Ainsi, l'encadrement des aires de stationnement s'avère un défi.

L'aménagement des aires de stationnement extérieures est privilégiées en cours arrière ou en cour latérale uniquement, afin de stimuler un encadrement continu du domaine public par le cadre bâti. De plus, l'aménagement de stationnements compacts, verts et souterrains ou semi-souterrains est également favorisé par diverses mesures.

De même, la réduction de certains ratios minimaux de stationnement, l'imposition d'un plafond maximal, l'exigence de supports à vélos et des mesures alternatives à l'automobile sont des stratégies envisagées afin d'atteindre les objectifs du PPU.

Enfin, le présent PPU intègre à sa réflexion l'aménagement de plusieurs dizaines de stationnements sur rue, notamment sur le boulevard Harwood, ainsi qu'un suivi serré de la demande en stationnements publics.



Verdissement des cours avant, Montréal  
Source: Sotramont



Verdissement des cours arrière, Beauport  
Source: CCM2 Architectes



Inclusion de zones de verdissement et des mesures de gestion des eaux pluviales à l'aire de stationnement extérieure  
Source: Pinterest

05

MISE EN ŒUVRE

# MISE EN ŒUVRE

## PLAN D'ACTION

Le plan d'action traduit l'ensemble des objectifs en leur associant des stratégies concrètes d'aménagement qui seront mises en œuvre selon diverses périodes de réalisation. La Ville de Vaudreuil-Dorion déterminera les interventions à réaliser au fil des ans en fonction des enjeux d'aménagement et de développement territorial, prioritaires, des budgets et des ressources disponibles.

Les actions sont associées à des outils, lorsqu'applicables, ainsi qu'à des partenaires potentiels, identifiés à titre indicatif. Il s'agit d'acteurs clés qui pourraient être consultés ou impliqués dans la réalisation des interventions.

Le plan d'action est un outil de prise de décision qui se veut évolutif. Ainsi, tant les interventions proposées que le cadre temporel suggéré pour leur réalisation peuvent être bonifiés et modifiés.

L'échelle temporelle se décline de la manière suivante:



**En continu**  
ou selon les  
opportunités



**Court terme**  
(0-4 ans)



**Moyen terme**  
(4-8 ans)



**Long terme**  
(8 ans et plus)

## ORIENTATION 1 – ÉPANOUISSEMENT PERSONNEL ET COLLECTIF

### Consolider et bonifier la qualité des milieux de vie

OBJECTIF 1.1 : Articuler le milieu de vie autour de lieux rassembleurs et animés			
STRATÉGIES	PARTENAIRES	OUTILS	ÉCHÉANCIER
Aménager, mettre en valeur et connecter les lieux de rencontres de qualité (espaces publics et de détente, aires de jeu, jardins communautaires, etc.)	Ville, promoteurs	<ul style="list-style-type: none"> <li>Plan directeurs des parcs et espaces verts</li> <li>Programme quinquennal d'immobilisation (PQI)</li> </ul>	
Établir des mesures favorisant une intensité urbaine et une mixité harmonieuse des fonctions	Ville	<ul style="list-style-type: none"> <li>Règlement de zonage</li> </ul>	
Prévoir l'ajout d'espaces publics lors de la requalification des terrains à redévelopper et leur mise en réseau	Ville, promoteurs	<ul style="list-style-type: none"> <li>Règlement de lotissement</li> <li>Ententes relatives aux travaux municipaux</li> <li>Plan directeurs des parcs et espaces verts</li> </ul>	

# MISE EN ŒUVRE

## PLAN D'ACTION

### ORIENTATION 1 – ÉPANOUISSEMENT PERSONNEL ET COLLECTIF

#### Consolider et bonifier la qualité des milieux de vie

##### OBJECTIF 1.2 : Miser sur la consolidation d'un quartier compact à échelle humaine

STRATÉGIES	PARTENAIRES	OUTILS	ÉCHÉANCIER
Identifier les terrains adaptés à un redéveloppement ou une requalification	Ville	▪ Inventaire des immeubles sous-utilisés	
Développer des mesures incitatives pour le redéveloppement des terrains sous-utilisés (ex.: hausse de densité permise, diversification des usages autorisés, etc.)	Ville	▪ Règlements de zonage et sur les usages conditionnels	
Maintenir les limites de hauteurs, de densité et les usages afin de stimuler la requalification à des fins mixtes le long du boulevard Harwood	Ville	▪ Règlement de zonage	
Élaborer un guide d'architecture et de design inspiré des principes d'aménagement généraux afin d'orienter les opérations de requalification, de consolidation ou de revitalisation urbaine	Ville	▪ Guide sur les aménagements durables	
Privilégier des développements immobiliers compacts, qui contribuent à l'animation du domaine public	Ville, promoteurs	▪ Règlements de zonage et sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA)	
Veiller à l'insertion harmonieuse des nouvelles constructions au tissu d'accueil, au plan de la forme urbaine	Ville, promoteurs	▪ Règlements sur les PIIA	
Analyser les demandes d'amendements réglementaires en considérant la capacité des infrastructures municipales et l'impact sur ces dernières (aqueduc, égouts, services, voirie, etc.).	Ville, promoteurs	▪ Étude de circulation ▪ Étude sur la capacité des infrastructures ▪ Règlement de contrôle provisoire	

# MISE EN ŒUVRE

## PLAN D'ACTION

### ORIENTATION 1 – ÉPANOUISSEMENT PERSONNEL ET COLLECTIF

#### Consolider et bonifier la qualité des milieux de vie

OBJECTIF 1.3 : Assurer l'inclusion et la mixité sociale, culturelle et intergénérationnelle			
STRATÉGIES	PARTENAIRES	OUTILS	ÉCHÉANCIER
Développer des services et équipements publics accessibles universellement et adaptés pour tous	Ville	<ul style="list-style-type: none"> <li>Politique familiale</li> <li>Plan d'action à l'égard des personnes handicapées</li> </ul>	
Adopter et mettre en œuvre une stratégie d'inclusion de logements communautaires (coop), sociaux ou abordables dans les nouveaux projets immobiliers	Ville, Office régional d'habitation Vaudreuil-Soulanges (ORHVS)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Politique du logement</li> <li>Politique familiale</li> <li>Règlement sur l'assujettissement de tout permis de construction d'unités résidentielles faisant partie de la classe H3 à la conclusion d'une entente entre le demandeur et la Ville en vue d'améliorer l'offre en matière de logements abordables, sociaux ou familiaux</li> </ul>	
Accroître la diversité de la typologie résidentielle au sein des nouveaux projets immobiliers	Ville, promoteurs	<ul style="list-style-type: none"> <li>Règlements de zonage</li> </ul>	
Appuyer les projets de logements sociaux et abordables par un soutien administratif et financier (prise en charge des travaux de préparation des sites, crédit de taxes, etc.)	Ville, ORHVS, promoteurs	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ententes gré à gré avec les promoteurs</li> <li>Règlement sur les ententes relatives aux travaux municipaux</li> <li>Règlement sur l'assujettissement de tout permis de construction d'unités résidentielles faisant partie de la classe H3 à la conclusion d'une entente entre le demandeur et la Ville en vue d'améliorer l'offre en matière de logements abordables, sociaux ou familiaux</li> </ul>	

# MISE EN ŒUVRE

## PLAN D'ACTION

### ORIENTATION 1 – ÉPANOUISSEMENT PERSONNEL ET COLLECTIF

#### Consolider et bonifier la qualité des milieux de vie

#### OBJECTIF 1.4 : Stimuler la revitalisation du secteur selon les principes du Transit-Oriented Development (TOD) et du Pedestrian-Oriented Development (POD), en privilégiant la mobilité douce et un mode de vie actif

STRATÉGIES	PARTENAIRES	OUTILS	ÉCHÉANCIER
Réaménager la route De Lotbinière afin de parachever le segment de la Route verte, y connecter le réseau cyclable local et favoriser un partage convivial et inclusif de tous les modes de transport	Ville, ministère du Transport (MTQ)		
Réaménager la rue Chicoine pour un partage convivial et inclusif de tous les modes de transport	Ville	▪ Programme quinquennal d'immobilisation (PQI)	
Mettre en valeur les tunnels piétons et le viaduc dans l'axe Saint-Charles, notamment pour faciliter l'accès à la gare Dorion	Ville		
Favoriser le transport alternatif (auto-partage, stationnement à vélo, etc.) en augmentant les infrastructures favorables à leur égard sur le domaine public et en révisant les normes pour leur inclusion sur le domaine privé	Ville, promoteurs		▪ Règlement de zonage ▪ Programme quinquennal d'immobilisation (PQI)
Évaluer la possibilité d'aménager de nouvelles traverses pour connecter Dorion-Gardens au secteur Harwood-De Lotbinière	Ville, MTQ	▪ Ententes	
Évaluer la possibilité de créer un projet pilote d'une rue partagée sur la rue Dumont ainsi qu'entre l'avenue de la Fabrique et le IGA (axe est-ouest)	Ville	▪ Programme quinquennal d'immobilisation (PQI)	
Sécuriser l'intersection du boulevard Harwood et de la route De Lotbinière	Ville, MTQ		
Favoriser la subdivision des lots de grande taille lors des projets de redéveloppement ou de requalification afin d'établir une trame urbaine plus compacte et perméable	Ville, promoteurs	▪ Règlement de lotissement	
Assurer l'arrimage du réseau viaire et du réseau de sentier actif à l'existant lors des projets de développement, redéveloppement ou de requalification afin de créer des liens intuitifs et directs	Ville, promoteurs		

#### OBJECTIF 1.5 : Encadrer et atténuer les impacts négatifs des grandes infrastructures de transport

STRATÉGIES	PARTENAIRES	OUTILS	ÉCHÉANCIER
Prescrire des normes de construction spécifiques pour contrôler les nuisances sonores et visuelles liées à la proximité avec le boulevard Harwood (et en prévision de la construction de la voie de contournement de l'autoroute 20)	Ville	▪ Règlement de construction	
Aménager un espace tampon paysager entre la voie de contournement projetée et le quartier	Ville	▪ Programme quinquennal d'immobilisation (PQI)	

# MISE EN ŒUVRE

## PLAN D'ACTION

### ORIENTATION 2 – PROSPÉRITÉ ÉCONOMIQUE

#### Repositionner le secteur comme un pôle économique florissant et attractif

OBJECTIF 2.1 : Renforcer l'attractivité de l'armature commerciale de la desserte			
STRATÉGIES	PARTENAIRES	OUTILS	ÉCHÉANCIER
Développer une identité commerciale spécifique en orientant le développement commercial vers des produits à valeur ajoutée regroupés en grappes attractives et favorisant l'achat local	Développement Vaudreuil-Soulanges (DEV), Chambre de commerce et d'industrie de Vaudreuil-Soulanges (CCIVS)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Étude de marché</li> <li>Programme d'achat local</li> </ul>	
Collaborer avec les organismes du développement économique et commercial afin d'attirer des entreprises des créneaux non-comblés localement (commerce semi-courant, commerce réfléchi et restauration, divertissement et hébergement)	DEV, CCIVS	<ul style="list-style-type: none"> <li>Étude de marché</li> </ul>	
Analyser la possibilité de créer une Société de développement commercial (SDC) ou une association de commerçants	Ville, DEV, commerçants	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ententes</li> <li>Soutien administratif</li> </ul>	
Augmenter le bassin d'emploi et de population afin d'assurer un achalandage local et assurer la présence commerciale au rez-de-chaussée pour les bâtiments qui ont front sur le boulevard Harwood et la route De Lotbinière, en privilégiant la mixité verticale incluant des bureaux et/ou des logements aux étages supérieurs	Ville	<ul style="list-style-type: none"> <li>Règlement de zonage</li> </ul>	
Contingenter les usages qui déstructurent le paysage urbain et aider à la relocalisation des entreprises	Ville		

# MISE EN ŒUVRE

## PLAN D'ACTION

### ORIENTATION 2 – PROSPÉRITÉ ÉCONOMIQUE

#### Repositionner le secteur comme un pôle économique florissant et attractif

OBJECTIF 2.2 : Affirmer la vocation institutionnelle du secteur par la consolidation du pôle civique régional			
STRATÉGIES	PARTENAIRES	OUTILS	ÉCHÉANCIER
Faire rayonner les activités du pôle civique régional	Ville	<ul style="list-style-type: none"> <li>Plateforme web et outils de promotion</li> </ul>	
Appuyer les démarches visant l'implantation d'une nouvelle école primaire dans le nouveau quartier résidentiel	CSSTL	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ententes</li> <li>Soutien administratif</li> </ul>	
Animer et exploiter les équipements (auditorium et place publique) de l'école secondaire Des Échos pour lesquels la Ville a investi à la bonification de leurs composantes	CSSTL	<ul style="list-style-type: none"> <li>Soutien administratif et financier</li> </ul>	
Promouvoir les équipements collectifs de rayonnement régional (services publics gouvernementaux) et prioriser leur implantation à l'intérieur des axes autoroutiers ou de mobilité structurants.	Ville	<ul style="list-style-type: none"> <li>Règlement de zonage</li> </ul>	
OBJECTIF 2.3 : Optimiser les investissements publics par une planification misant sur des pratiques durables			
STRATÉGIES	PARTENAIRES	OUTILS	ÉCHÉANCIER
Programmer l'acquisition d'immeubles aux fins de la revitalisation souhaitée et, dans certains cas, la revente sous conditions	Ville	<ul style="list-style-type: none"> <li>Programme d'acquisition</li> </ul>	
Rentabiliser les infrastructures publiques (transport en commun, égouts, électricité, voirie) par des aménagements denses et de qualité	Ville, promoteurs	<ul style="list-style-type: none"> <li>Règlement de zonage</li> <li>Programme quinquennal d'immobilisation (PQI)</li> <li>Règlement relatif au paiement 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</li> </ul>	
Évaluer la pertinence de procéder à une évaluation de l'utilisation des cases de stationnement dans la desserte commerciale et réviser les normes de stationnement à la lumière des constats	Ville, promoteurs	<ul style="list-style-type: none"> <li>Étude d'occupation du stationnement</li> <li>Règlement de zonage</li> </ul>	

# MISE EN ŒUVRE

## PLAN D'ACTION

### ORIENTATION 3 – VALORISATION ET IDENTITÉ

#### Faire rayonner les composantes patrimoniale et naturelles identitaires

OBJECTIF 3.1 : Pérenniser et revaloriser le patrimoine bâti forgeant l'identité du secteur			
STRATÉGIES	PARTENAIRES	OUTILS	ÉCHÉANCIER
Valoriser le domaine public d'intérêt patrimonial et les tracés fondateurs par un traitement paysager (avenues Sabourin, Robert, William, Allen et Saint-Henri)	Ville	<ul style="list-style-type: none"> <li>Concours en architecture du paysage</li> </ul>	
Définir et caractériser les espaces d'intérêt patrimonial en y intégrant des aménagements soulignant leur unicité (ex: mobilier urbain, éclairage, type de verdissement, repères visuels, affichage, etc.)	Ville	<ul style="list-style-type: none"> <li>Programme quinquennal d'immobilisation (PQI)</li> </ul>	
Maintenir le programme de subvention pour rénover les bâtiments d'intérêt	Ville, propriétaires	<ul style="list-style-type: none"> <li>Programme d'incitatifs financiers pour les immeubles identifiés au programme particulier d'urbanisme (PPU) du secteur Harwood – De Lotbinière (règlement n°1790)</li> <li>Programme quinquennal d'immobilisation (PQI)</li> </ul>	

OBJECTIF 3.2 : Mettre en valeur, bonifier et connecter les composantes naturelles et récréatives			
STRATÉGIES	PARTENAIRES	OUTILS	ÉCHÉANCIER
Réaménager et mettre en valeur le parc Sabourin et évaluer les possibilités de bonifier l'accès aux berges	Ville	<ul style="list-style-type: none"> <li>Programme quinquennal d'immobilisation (PQI)</li> </ul>	
Réaménager et mettre en valeur le parc de l'Île-Bray et évaluer les possibilités de bonifier l'accès aux berges	Ville	<ul style="list-style-type: none"> <li>Plan directeurs des parcs et espaces verts</li> </ul>	
Mettre en valeur et mettre en réseau les équipements récréatifs (signalétique, mobilier)	Ville	<ul style="list-style-type: none"> <li>Programme quinquennal d'immobilisation (PQI)</li> <li>Plan directeurs des parcs et espaces verts</li> <li>Plan directeur de la signalétique extérieure</li> </ul>	

# MISE EN ŒUVRE

## PLAN D'ACTION

### ORIENTATION 3 – VALORISATION ET IDENTITÉ

#### Faire rayonner les composantes patrimoniale et naturelles identitaires

##### OBJECTIF 3.3 : Marquer les entrées de ville pour les différents usagers du secteur

STRATÉGIES	PARTENAIRES	OUTILS	ÉCHÉANCIER
Requalifier les entrées de ville à la sortie du pont Taschereau et sur la route De Lotbinière et à l'ouest du boulevard Harwood	Ville, MTQ	<ul style="list-style-type: none"> <li>Programme quinquennal d'immobilisation (PQI)</li> </ul>	
Améliorer la visibilité de la gare Dorion et son accessibilité à pied et à vélo (signalétique)	Ville, Exo	<ul style="list-style-type: none"> <li>Programme quinquennal d'immobilisation (PQI)</li> <li>Plan directeur de la signalétique extérieure</li> </ul>	

##### OBJECTIF 3.4 : Améliorer et valoriser la qualité architecturale et paysagère du secteur

STRATÉGIES	PARTENAIRES	OUTILS	ÉCHÉANCIER
Favoriser l'encadrement du boulevard Harwood et de la route De Lotbinière par un cadre bâti continu et implanté près de la voie, limitant les vides et les discontinuités	Ville	<ul style="list-style-type: none"> <li>Règlement de zonage</li> </ul>	
Évaluer les nouvelles constructions et les travaux de transformation du cadre bâti afin que celui-ci soit doté d'une composition architecturale et paysagère qui contribue à l'animation du domaine public et à la formation d'une uniformité architecturale	Ville, promoteurs	<ul style="list-style-type: none"> <li>Règlements de zonage et sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA)</li> </ul>	
<p>Végétaliser significativement le domaine public et privé, prioritairement le boulevard Harwood et la route De Lotbinière, dans un objectif de lutte aux îlots de chaleur</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Utiliser des matériaux innovants ayant un faible indice de réflexion solaire dans la construction des espaces publics;</li> <li>Ajouter des îlots de végétation sur le domaine public, dans les places publiques et dans les stationnements;</li> <li>Aménager des îlots de fraîcheur dans les stationnements par l'implantation de jardins de pluie, la plantation d'arbres et l'utilisation de revêtement composé de matériaux clairs et perméables;</li> <li>Permettre et encourager la végétalisation des constructions par l'intégration de technologies vertes et novatrices (ex. : toits verts, murs végétaux, etc.);</li> <li>Favoriser les aménagements comestibles dans les plantations.</li> </ul>	Ville, promoteurs	<ul style="list-style-type: none"> <li>Programme quinquennal d'immobilisation (PQI)</li> <li>Règlements de zonage et PIIA</li> </ul>	
Encadrer le traitement architectural pour les murs faisant face à la future voie de contournement afin que ce dernier soit équivalent à celui de la façade principale.	Ville, promoteurs	<ul style="list-style-type: none"> <li>Règlement de zonage et PIIA</li> </ul>	
Encadrer l'aménagement des terrains du côté de la voie de contournement en priorisant l'aménagement d'une zone tampon composée d'arbres	Ville, promoteurs	<ul style="list-style-type: none"> <li>Règlement de zonage et PIIA</li> </ul>	

# MISE EN ŒUVRE

## PLAN D'ACTION

### ORIENTATION 3 – VALORISATION ET IDENTITÉ

#### Faire rayonner les composantes patrimoniale et naturelles identitaires

OBJECTIF 3.4 : Améliorer et valoriser la qualité architecturale et paysagère du secteur (suite)			
STRATÉGIES	PARTENAIRES	OUTILS	ÉCHÉANCIER
Encadrer l'affichage commercial afin d'en améliorer la qualité et tendre vers une uniformité	Ville, promoteurs	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Règlement sur les PIIA</li> <li>▪ Règlement de zonage</li> <li>▪ Guide illustré sur l'affichage commercial</li> </ul>	
Interdire l'entreposage de matériaux ou de produits dans les cours avant et latérales	Ville, promoteurs	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Règlement de zonage</li> </ul>	
Réduire les espaces à caractère véhiculaire dans le paysage urbain en privilégiant l'aménagement de stationnements souterrains, étagés ou en cour arrière pour les nouvelles constructions	Ville, promoteurs	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Règlement sur les PIIA</li> <li>▪ Règlement de zonage</li> </ul>	
Appuyer les initiatives visant l'obtention d'une certification environnementale pour la construction d'un bâtiment, d'une infrastructure ou d'un quartier (ex. : LEED, LEED Nd, Envision, etc.), notamment en réduisant les délais d'émission des permis et certificats et en soutenant financièrement ces projets	Ville, promoteurs	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Soutien administratif et financier</li> <li>▪ Règlement sur les permis et certificats (ex.: réduction des délais, réduction des frais de permis)</li> <li>▪ Règlement n° 1790 (crédit taxes bâtiments LEED)</li> </ul>	
OBJECTIF 3.5 : Propulser le caractère culturel du secteur			
STRATÉGIES	PARTENAIRES	OUTILS	ÉCHÉANCIER
Mettre en valeur et connecter les installations artistiques par un parcours culturel	Ville	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Plan directeur des parcs et espaces verts</li> <li>▪ Plan directeur de la signalétique extérieure</li> <li>▪ Programme quinquennal d'immobilisation (PQI)</li> </ul>	
Soutenir et développer la programmation d'évènements culturels	Ville	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Programmation</li> <li>▪ Plateforme web et outils de promotion</li> </ul>	
Faire la promotion du parcours patrimonial longeant l'avenue Saint-Jean-Baptiste qui fait également partie de la trame verte et bleue	Ville	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Plateforme web et outils de promotion</li> </ul>	

# MISE EN ŒUVRE

## STRATÉGIE DE RÉAMÉNAGEMENT DU DOMAINE PUBLIC

Fortement conditionné en fonction des transports motorisés et en déficit d'aménagements piétonniers et cyclables de qualité, le traitement des rues et espaces publics du secteur Harwood – De Lotbinière influence considérablement la qualité de l'environnement, les habitudes de vie et la santé de la population.

Outre les normes et critères d'aménagement et de construction sur les terrains privés, la Ville a une grande part de responsabilité en tant que maître d'oeuvre pour l'aménagement de rues et d'espaces publics complets et de qualité. Dans les prochaines années, les interventions sur le domaine public devront prioriser les usagers de la route qui se déplacent plus lentement et qui sont plus vulnérables et satisfaire des critères de design élevés.

Des solutions de design concrètes, telles que l'augmentation générale de l'espace dédié aux piétons, l'intégration de mobilier urbain de qualité, la sécurisation des passages piétonniers, l'incorporation d'aménagements cyclables et l'intégration de végétation sur le domaine public auront pour effet d'envoyer un signal clair à la population sur la volonté de la Ville d'améliorer leur cadre de vie et d'ainsi contribuer à l'atteinte des objectifs fixés.

### ZONE 1 : Entrée est

STRATÉGIES	PARTENAIRES	ÉCHÉANCIER
Mise en valeur du parc Sabourin : plantation d'arbres, halte cycliste, mobilier urbain, panneau d'interprétation historique, etc.	Vélo Québec, Musée régional de Vaudreuil-Soulanges	
Sécurisation transitoire et saisonnière du tronçon de la Route verte entre le pont Taschereau et l'avenue Saint-Charles par l'installation de bollards	Vélo Québec, ministère du Transport (MTQ)	
Aménagement d'une passerelle sur pilotis pour relier le parc Sabourin au carré Dorion	Vélo Québec, ministère de l'Environnement (MELCC)	
Traitement paysager des avenues Sabourin, Robert, William, Allen et Saint-Henri		
Mise en valeur des tunnels piétons et de leurs abords dans l'axe Saint-Charles : fresques, éclairage, traverses piétonnes, etc.	Artistes locaux, Culture 21VD	
Aménagements et installation de signalisation pour favoriser les déplacements actifs vers la gare Dorion	Exo	
Verdissement et aménagements tactiques transitoires à la place Dumont : aire de rencontre, terrasses, pots de plantations, mobilier, marquage au sol, kiosques, supports à vélos, etc.	Commerçants, propriétaires privés	
Réaménagement lourd de la place Dumont : paysagement, arbres, trottoirs, pavé, stationnements, etc.	Commerçants, MTQ	
Réaménagement de l'avenue Saint-Charles et du viaduc Saint-Henri entre les voies du CN et le boulevard Harwood	Canadien national (CN), MTQ, commerçants	
Parachèvement de la Route verte dans l'axe de l'avenue Saint-Jean-Baptiste entre le boulevard Harwood et la route De Lotbinière : marquage au sol, signalisation, implantation de bollards, intersections, etc.	Vélo Québec, MTQ	

# MISE EN ŒUVRE

## STRATÉGIE DE RÉAMÉNAGEMENT DU DOMAINE PUBLIC

ZONE 2 : Noyau central		
STRATÉGIES	PARTENAIRES	ÉCHÉANCIER
Aménagement de bandes cyclables unidirectionnelles, de cases de stationnement et de trottoir sur la rue Chicoine entre les carrefours des avenues Ranger et Saint-Jean-Baptiste inclusivement	Propriétaires riverains	
Réaménagement de la géométrie de la route De Lotbinière entre le boulevard Harwood et l'avenue Saint-Jean-Baptiste inclusivement et aménagement d'une place publique à l'intersection du boulevard Harwood	MTQ, commerçants	
Marquage au sol, saillies de trottoirs et plantation d'arbres sur l'avenue Ranger	Riverains, MTQ	
Ouverture d'une rue partagée est-ouest entre l'avenue de la Fabrique et le IGA et amélioration du lien piéton nord-sud près de la piscine Saint-Jean-Baptiste	CSTL	
Aménagement d'un lien piéton est-ouest sur le lot du IGA	Propriétaires privés	
Aménagement d'un lien piéton est-ouest entre les rues Pasold et Besner		
Construction d'une traverse piétonne depuis le secteur vers le quartier Dorion-Gardens	CN, MTQ	
ZONE 3 : Rue Chicoine Ouest		
STRATÉGIES	PARTENAIRES	ÉCHÉANCIER
Marquage au sol pour délimiter les bandes cyclables et plantation d'arbres dans l'emprise sur le tronçon ouest de la rue Chicoine		
Réaménagement de la géométrie (saillies, trottoirs, etc.) du tronçon ouest de la rue Chicoine	Propriétaires privés	
Rétrécissement des voies de circulation et verdissement de l'emprise des rues Bellemare, Raoul-Blais et de l'avenue Brown	Propriétaires privés	
Mise en valeur de la ruelle donnant accès à la rue Phaneuf		
Aménagement d'une nouvelle voie publique nord-sud dans l'axe de la ruelle Phaneuf entre la rue Chicoine et le boulevard Harwood et d'un espace public attenant à celle-ci	Propriétaires privés	
Aménagement de nouveaux liens nord-sud entre le boulevard Harwood et la rue Chicoine pour favoriser la connectivité les déplacements actifs	Propriétaires privés	

# MISE EN ŒUVRE

## STRATÉGIE DE RÉAMÉNAGEMENT DU DOMAINE PUBLIC

### ZONE 4 : Îlot Pasold

STRATÉGIES	PARTENAIRES	ÉCHÉANCIER
Aménagement d'un espace public significatif à l'intersection nord-ouest de l'avenue Ranger et du boulevard Harwood	Propriétaires privés	
Aménagement des rues et des passages piétons pour améliorer la connectivité	Propriétaires privés	
Aménagement d'un talus paysager le long de la voie de contournement	Propriétaires privés	

### ZONE 5 : Route De Lotbinière

STRATÉGIES	PARTENAIRES	ÉCHÉANCIER
Sécurisation de l'accès à l'île Bray et mise en valeur du parc et de ses abords : supports à vélos, sentiers, panneaux d'interprétation, mobilier, etc.		
Réaménagement complet de la route De Lotbinière : rétrécissement des chaussées, plantation d'arbres, aménagement de trottoirs et de bandes cyclables, passages piétons, etc.	MTQ, propriétaires privés	
Aménagement paysager à l'intersection de la rue Saint-Jean-Baptiste et de la route De Lotbinière pour signifier l'entrée de ville	MTQ, propriétaires privés	

### ZONE 6 : Autoroute du Souvenir (A-20)

STRATÉGIES	PARTENAIRES	ÉCHÉANCIER
Sécurisation des traverses piétonnes aux intersections du boulevard Harwood	MTQ	
Identification du stationnement sur rue par un marquage au sol et une signalisation sur le boulevard Harwood	MTQ	
Reconstruction de trottoirs de deux mètres et installation de mobilier urbain (bancs, poubelles, éclairage à l'échelle du piéton, etc.) sur le boulevard Harwood	MTQ	
Aménagement d'arrêts d'autobus aux intersections stratégiques	MTQ, Exo	
Plantation d'arbres sur l'emprise du boulevard là où c'est possible	MTQ, propriétaires privés	
Aménagement d'un écran antibruit au-dessus du talus paysager le long de la voie de contournement	MTQ	
Parachèvement de la voie de contournement	MTQ	
Identification des entrées de ville est et ouest du boulevard par des carrefours giratoires et un traitement paysager spécifique	MTQ	
Réaménagement complet de l'emprise du boulevard Harwood à la suite du parachèvement la voie de contournement	MTQ	

# MISE EN ŒUVRE

## STRATÉGIE DE DÉPLOIEMENT DES INFRASTRUCTURES

Avec l'augmentation de la densité de population, le redéploiement des infrastructures est à prévoir en conséquence.

L'augmentation de la densité et des revenus fonciers justifient un investissement public dans les infrastructures vieillissantes du secteur de revitalisation.

Ainsi, la présente stratégie vise à contribuer aux prises de décision en lien avec le déploiement des infrastructures dans une perspective court, moyen et long terme.

<b>Réseau d'eau potable</b>		
STRATÉGIES	PARTENAIRES	ÉCHÉANCIER
Analyser les infrastructures existantes	Ingénieur consultant	
Procéder au balancement hydraulique afin d'unifier les deux réseaux d'aqueduc existants (Vaudreuil et Dorion)		
Unifier les deux réseaux d'aqueduc existants		
Planifier par phases le prolongement du réseau de Vaudreuil vers l'est, notamment sur la rue Chicoine à l'est de l'avenue Ranger et dans un nouvel axe est-ouest entre le boulevard Harwood et l'autoroute 20 parachevée		
Boucler le réseau d'aqueduc dans l'ensemble du secteur et raccorder à la conduite maîtresse 750 mm existante		
Réaliser le plan directeur du réseau de distribution d'eau potable; identifier la capacité de distribution maximale et identifier les investissements requis à long terme sur le réseau	Firme de génie externe	
Analyser la capacité de production de l'usine de filtration en fonction des horizons de développement et évaluer les investissements requis à long terme	Firme de génie externe	
Planifier l'agrandissement de la réserve d'eau potable à l'usine de filtration	Firme de génie externe	
<b>Réseaux d'égout</b>		
STRATÉGIES	PARTENAIRES	ÉCHÉANCIER
Analyser les infrastructures existantes	Ingénieur consultant	
Remplacer les pompes au poste de pompage Dumont pour le secteur à l'est de la route De Lotbinière	MTQ	
Aménager un nouveau poste de pompage avec conduite de refoulement jusqu'à l'usine d'épuration pour le secteur de la route De Lotbinière et le secteur à l'ouest de celle-ci	MTQ	
Augmentation de la capacité sanitaire du secteur du PPU Harwood – phase 1 : Conception et construction de deux stations de pompage des eaux usées et de conduites de refoulement; construction d'un réseau d'égout sanitaire gravitaires dans le secteur du parc industriel des Artisans; mise à niveau d'équipements aux postes de pompage Stroud et Chicoine	Firme de génie externe	
Amendement du règlement contrôle intérimaire suivant la construction de la phase 1 du projet d'augmentation de la capacité sanitaire du secteur.		
Réaliser le plan directeur des réseaux d'égouts sanitaire et pluvial, identifier les capacités résiduelles, les interventions requises et les investissements requis à long terme	Firme de génie externe	

# MISE EN ŒUVRE

## STRATÉGIE DE DÉPLOIEMENT DES INFRASTRUCTURES

Préciser les interventions requises pour l'augmentation de la capacité sanitaire du secteur du PPU Harwood – phase 2 (pompage; interception et traitement)	Firme de génie externe	
Implémenter les interventions requises telles que : augmenter la capacité des postes de pompage Chicoine et Stroud et remplacer le poste Dumont	Firme de génie externe	
Analyser la capacité de l'usine de traitement de des eaux usées en fonction des horizons de développement et évaluer les investissements requis à moyen et long terme	Firme de génie externe	
<b>Infrastructures de surface</b>		
<b>STRATÉGIES</b>	<b>PARTENAIRES</b>	<b>ÉCHÉANCIER</b>
Prévoir la réfection de réseaux routiers et bonifier le réseau de transport actif (chaussées, trottoirs, voies cyclables, plantation d'arbres) en complémentarité du phasage des réseaux souterrains	Firme de génie externe	
Favoriser l'ajout d'infrastructures vertes et drainante (avancée de trottoir drainantes, noues végétalisées, jardin de pluie, etc.)		
Réaliser le plan directeur de mobilité (circulation; transport en commun et transport actif)	Firme de génie externe	
Procéder à l'enfouissement des réseaux techniques urbains (RTU) (réseau électrique, réseaux de télécommunication, réseau gazier) lors du réaménagement du boulevard Harwood et lors de l'aménagement de nouveaux axes de circulation	Hydro-Québec, Compagnies de télécom; Énergir	
<b>Autoroute du Souvenir (A-20)</b>		
<b>STRATÉGIES</b>	<b>PARTENAIRES</b>	<b>ÉCHÉANCIER</b>
Travailler en étroite collaboration avec le MTMD pour finaliser l'étude d'opportunité pour l'aménagement d'une voie de contournement de l'A-20	MTMD	 
Planifier le réaménagement du boulevard Harwood suivant la construction de la voie de contournement de l'A-20	Firme de génie externe	

# MISE EN ŒUVRE

## PROGRAMME D'ACQUISITION D'IMMEUBLES

Le secteur Harwood-De Lotbinière étant désigné à titre de secteur central, la Ville Vaudreuil-Dorion se réserve le droit de procéder aux acquisitions de certains immeubles localisés dans le territoire visé par le PPU pour soutenir la mise en oeuvre des orientations et des objectifs d'aménagement.

En vertu de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme et de la Loi sur les cités et villes, le Programme d'acquisition d'immeubles habilite la Ville aux interventions suivantes:

- acquérir un immeuble de gré à gré ou par expropriation;
- détenir et administrer l'immeuble;
- exécuter les travaux d'aménagement, de restauration, de démolition ou de déblaiement requis sur l'immeuble; aliéner ou louer l'immeuble aux fins prévues.

À cet effet, toute intervention structurante bénéfique en termes de développement économique, culturel, environnemental et social du secteur Harwood - De Lotbinière pourra être appuyée par le programme d'acquisition d'immeubles.

## PROGRAMME DE CRÉDITS DE TAXES

Dans le cadre du projet de revitalisation, le conseil municipal peut adopter un programme de crédit de taxes comme outil favorisant la réalisation de projets immobiliers structurants. Pour être efficace, cet incitatif doit être octroyé aux projets qui respectent des critères d'évaluation stricts favorisant l'atteinte d'objectifs clairs, tels que l'augmentation de la densité de population, l'augmentation de la compacité des constructions, la construction de stationnements souterrains ou semi-souterrains, l'augmentation du couvert végétal, la rétention des eaux de surface, etc.

# DOSSIER URBAIN

---

## BIBLIOGRAPHIE

Développement Vaudreuil-Soulanges. (2019). *Zoom commercial Vaudreuil-Dorion, secteur Harwood-De Lotbinière*.  
Fondation Rues Principales. (2014). *Fiche-conseil no 12: La composition commerciale idéale*.



PLAN PARTICULIER  
D'URBANISME

---

**PÔLE  
SANTÉ**

---

VERSION PRÉLIMINAIRE

# TABLE DES MATIÈRES

---

## 01

---

### INTRODUCTION

Territoire d'intervention	7
Mandat	8
Contexte de planification	9
Démarche participative	11

## 04

---

### CONCEPT D'AMÉNAGEMENT

Concept d'organisation spatiale	33
Planification détaillée par secteurs	35
• Site de l'hôpital	
• Pôle d'emploi	
• Boulevard de la Cité-des-Jeunes	
• Interface avec le parc industriel du Plateau	

## 02

---

### DOSSIER URBAIN

Présentation du territoire	15
Interfaces	16
Forme urbaine	17
Utilisation du sol	18
Fonction institutionnelle et fonction résidentielle	19
Fonction industrielle et commerciale	20
Mobilité véhiculaire	21
Mobilité durable	22
Contraintes naturelles et anthropiques	23
Synthèse des enjeux d'aménagement	24

## 05

---

### MISE EN ŒUVRE

Plan d'action	47
---------------	----

## 03

---

### VISION ET ORIENTATIONS

Énoncé de vision	27
Orientations et objectifs	28

# TABLE DES FIGURES

---

Fig. 1. Territoire du PPU du Pôle santé		6
Fig. 2. Localisation du Pôle santé à l'échelle municipale	6	
Fig. 3. Grandes affectations du SADR3		9
Fig. 4. Concept d'organisation spatiale		10
Fig. 5. Plan des grandes affectations du sol		10
Fig. 6. Limites du PPU du Pôle santé		15
Fig. 7. Interfaces du PPU Pôle santé		16
Fig. 8. Trame viaire		17
Fig. 9. Parcellaire		17
Fig. 10. Gabarit des bâtiments		17
Fig. 11. Utilisation du sol		18
Fig. 12. Phénomène d'îlot de chaleur		18
Fig. 13. Proportion du territoire occupé par les différentes fonctions urbaines		18
Fig. 14. Répartition géographique des entreprises industrielles et commerciales		20
Fig. 15. Répartition des entreprises du PPU Pôle santé et du parc industriel du Plateau		20
Fig. 16. Réseau de transport véhiculaire		21
Fig. 17. Réseau de transport collectif et actif		22
Fig. 18. Contraintes naturelles et anthropiques		23
Fig. 19. Concept d'organisation spatiale - Vocation et grandes composantes urbaines		33
Fig. 20. Concept d'organisation spatiale - Mobilité		34
Fig. 21. Concept d'organisation spatiale - Identité et forme urbaine		34

01

**INTRODUCTION**

# INTRODUCTION

## TERRITOIRE D'INTERVENTION

Après plusieurs années de démarches et d'analyses, le territoire du Pôle santé a été retenu pour l'implantation d'un hôpital qui desservira la région de Vaudreuil-Soulanges. Cet équipement répond à un besoin criant alors que la MRC de Vaudreuil-Soulanges a connu une hausse démographique de plus de 55 % en 20 ans.

Le site du futur Hôpital de Vaudreuil-Soulanges bénéficie d'une localisation stratégique puisqu'il est situé aux abords du boulevard de la Cité-des-Jeunes (route 340) et de l'autoroute de l'Acier (A-30). Il est également localisé près de l'autoroute Félix-Leclerc (A-40) et de la gare de train de banlieue Vaudreuil de la ligne Exo 1 — Vaudreuil-Hudson qui dessert l'ensemble de l'ouest de la métropole et son centre-ville.

On trouve dans le secteur une mixité d'usages comprenant quelques établissements commerciaux le long du boulevard de la Cité-des-Jeunes et de la route Harwood, ainsi que quelques habitations unifamiliales.

L'arrivée d'un équipement collectif à portée régionale soulève un potentiel de requalification urbaine avec l'arrivée de demandes d'activités complémentaires et compatibles avec la nouvelle vocation du lieu. Ceci étant dit, il est important de souligner que le territoire visé par le présent PPU se trouve à l'extérieur du périmètre d'urbanisation et à la frontière avec la Ville de Saint-Lazare.

Il est à noter que des démarches sont en cours, entre les instances concernées, afin d'intégrer le secteur à l'intérieur d'un périmètre d'urbanisation.



Fig. 1. Territoire du PPU du Pôle santé

Source: Données géoréférencées, Ville de Vaudreuil-Dorion, 2019

- Limites PPU
- Limites municipales

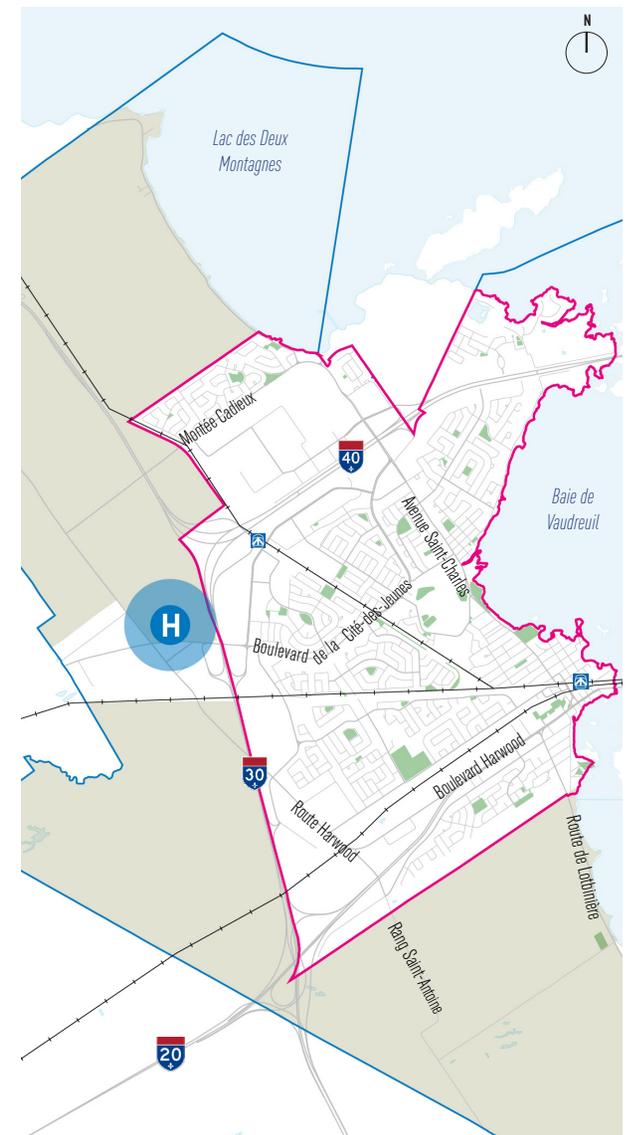


Fig. 2. Localisation du Pôle santé à l'échelle municipale

Source: Données géoréférencées, Ville de Vaudreuil-Dorion, 2019

- Limites municipales
- Zone agricole
- Périmètre d'urbanisation

# INTRODUCTION

## MANDAT

La Ville Vaudreuil-Dorion, dans sa volonté d'orienter le développement en cours et à venir du Pôle santé, adopte le présent plan particulier d'urbanisme (PPU).

L'élaboration du PPU s'inscrit dans la foulée du processus de révision du plan d'urbanisme et fait partie intégrante de celui-ci.

Cet exercice de planification particulière permet à la Ville de planifier le développement du secteur et de définir les interventions visant notamment à encadrer l'établissement de l'Hôpital de Vaudreuil-Soulanges, ainsi que l'aménagement de ses environs.

Le PPU du Pôle santé s'organise en quatre sections :

- le portrait du territoire prenant la forme d'un dossier urbain. Celui-ci permet d'établir les constats relatifs au territoire étudié, d'identifier les problématiques rencontrées, ainsi que les enjeux s'y rattachant;
- la vision et les orientations d'aménagement, alimentées des activités de consultation publique guident la planification long terme du quartier, se traduisant par diverses interventions. Soulignons que la démarche participative a essentiellement porté sur la révision du plan d'urbanisme ainsi que du PPU du quartier de la Gare plus spécifiquement. Bien que le Pôle santé n'a pas fait l'objet d'un exercice consultatif à part entière, l'intégration du projet de l'hôpital à la planification du PPU du quartier de la Gare a fait l'objet de discussions lors de l'activité consultative afférent;
- le concept d'organisation spatiale illustre les interventions à réaliser sur le territoire;
- la mise en œuvre comprend un plan d'action qui priorise les gestes à poser sur une période de 10 ans.



Vue aérienne d'une partie du territoire du Pôle santé

Source: Ville de Vaudreuil-Dorion

# INTRODUCTION

## CONTEXTE DE PLANIFICATION

Le présent PPU tire ses assises de documents de planification stratégique élaborés par les différents paliers de planification.

DÉCRET 873-2018, 28 JUIN 2018

Afin de permettre la réalisation du projet de l'Hôpital de Vaudreuil-Soulanges sur des terrains situés dans la zone agricole permanente, le gouvernement a autorisé par décret l'utilisation à des fins autres que l'agriculture, le lotissement et l'aliénation de lots ou parties de lots visés en vertu de la Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles.

### PLAN MÉTROPOLITAIN D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT

Comprise dans le périmètre de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), la Ville de Vaudreuil-Dorion doit se conformer aux orientations et aux exigences prescrites dans le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD). Ce document vise à assurer la compétitivité, l'attractivité et la durabilité du Grand Montréal par la définition d'orientations, d'objectifs et de critères.

Afin d'assurer la durabilité des milieux de vie actuels et futurs, le PMAD propose de localiser judicieusement les installations d'intérêt métropolitain, tel que le futur Hôpital de Vaudreuil-Soulanges. Il s'agit d'un équipement dont les services collectifs desservent une échelle régionale et soutiennent l'activité économique et sociale. Ses effets sont structurants et appellent à une planification territoriale réfléchie et concertée.

### SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT RÉVISÉ

Le Schéma d'aménagement et de développement révisé, 3e génération (SADR3) de Vaudreuil-Soulanges établit également des orientations et des paramètres de développement pour le Pôle santé.

### Planification détaillée du Pôle santé

Le SADR3 indique que le site de l'hôpital régional, ainsi que les aires mixtes voisines doivent faire l'objet d'une planification particulière comprenant une vision d'aménagement, des orientations et des objectifs. L'objectif étant d'encadrer l'implantation de l'Hôpital de Vaudreuil-Soulanges, la requalification urbaine de l'aire mixte 1, ainsi que le réaménagement du boulevard de la Cité-des-Jeunes. Ce dernier chevauche les villes de Vaudreuil-Dorion et Saint-Lazare, ce qui exige une coordination intermunicipale.

Enfin, selon le SADR3, les éléments suivants sont à considérer dans le présent exercice de planification :

- la gestion des interfaces avec le Pôle santé;
- la complémentarité et la compatibilité des usages;
- l'accessibilité par les réseaux de transport collectifs et actifs;
- la gestion des déplacements;
- le design urbain, la sécurité, la qualité des aménagements et l'identité du lieu;
- l'implantation du bâti et architecture de qualité et distinctive;
- l'aménagement durable et l'environnement;
- la promotion de saines habitudes de vie, etc.

### Grandes affectations

Parmi les grandes affectations du territoire indiquées au SADR3, les affectations «Aire agricole publique» et «Aire mix-1» sont prévues au sein du PPU du Pôle santé.

L'aire agricole publique cible le site de l'Hôpital de Vaudreuil-Soulanges. Les usages autorisés au SADR3 sont les usages institutionnels : hôpital et les bâtiments, les espaces de stationnement, les constructions, les ouvrages et les travaux complémentaires à ce type d'établissement. Les usages institutionnels.

L'aire mixte n°1 est localisée au sud du site de l'Hôpital de Vaudreuil-Soulanges et est identifiée au SADR3 comme un secteur à requalifier, dans une optique de mixité des usages et de compatibilité avec l'hôpital et les services afférents.

Les usages autorisés au SADR3 sont les suivants :

- les usages commerciaux, à l'exception des usages commerciaux lourds ou générant des nuisances susceptibles d'affecter la qualité des milieux de vie;
- les usages récréatifs extensifs;
- les usages visant la conservation des milieux;
- les usages agricoles : agriculture urbaine.

Enfin, l'usage résidentiel s'avère désormais exclu, plaçant les quelques habitations comprises dans ses limites en droit acquis.

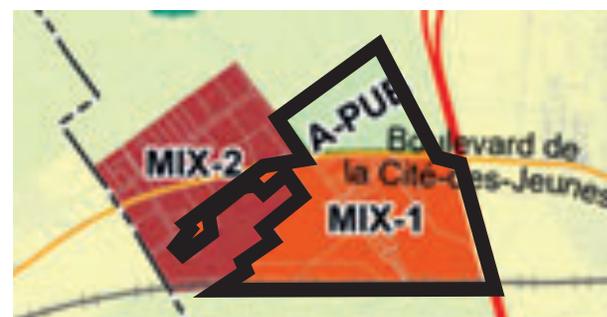


Fig. 3. Grandes affectations du SADR3

Source: SADR troisième génération, 2021.

- |                                |                      |
|--------------------------------|----------------------|
| PPU Pôle santé                 | Aire agricole (A)    |
| Aire urbaine (URB)             | Aire mixte 1 (MIX-1) |
| Aire agricole publique (A-PUB) | Aire mixte 2 (MIX-2) |

# INTRODUCTION

## CONTEXTE DE PLANIFICATION

### PLAN D'URBANISME

Le plan d'urbanisme révisé établit les lignes directrices de la planification de la Ville de Vaudreuil-Dorion, répondant aux enjeux actuels et évolutifs du territoire.

La vision urbanistique aspire à faire de Vaudreuil-Dorion une ville durable et attractive, où il fait bon vivre et s'épanouir, en faisant rayonner ses composantes identitaires de la ville que sont sa diversité sociale et culturelle, ses attraits naturels, sa riche histoire et son dynamisme économique.

Cinq orientations traduisent la vision:

1. Soutenir la consolidation et l'articulation des pôles d'activités selon un modèle écoresponsable tout en développant un environnement économique attractif et compétitif;
2. Bonifier la qualité des milieux de vie dans une perspective de santé, de développement durable et d'inclusion sociale;
3. Promouvoir une mobilité durable, multimodale, accessible et sécuritaire à l'ensemble du territoire;
4. Compléter la trame verte et bleue sur le territoire en assurant la protection des milieux naturels et agricoles;
5. Faire rayonner la culture et la vocation récréotouristique afin de renforcer le sentiment d'appartenance.

Plusieurs objectifs énoncés au plan d'urbanisme touchent le secteur du Pôle santé et guident le présent PPU, notamment:

- Accroître l'attractivité et la compétitivité des pôles d'emplois avec la région de Montréal et bonifier l'environnement de travail;
- Stimuler l'emploi local et la complémentarité des pôles d'emplois.

Au concept d'organisation spatiale, le site de l'Hôpital de Vaudreuil-Soulanges est identifié comme un pôle institutionnel (figure 4). À ses abords sont situés un pôle d'emploi à développer ainsi que le parc industriel du Plateau. À cet égard, l'interface entre cette zone industrielle et le futur hôpital est à gérer. Enfin, le site est bordé par la zone agricole permanente.

### Affectations

Le territoire du PPU est couvert par les affectations «Agriculture publique (APB)» et «Aire mixte de type 1 (RM1)» (figure 5).

Le site de l'hôpital est ciblé par l'affectation «Agriculture publique (APB)» qui autorise la réalisation du projet de construction de l'Hôpital Vaudreuil-Soulanges, l'utilisation à des fins autres que l'agriculture, le lotissement et l'aliénation de lots ou parties de lots en vertu du décret gouvernemental no 873-2018 du 28 juin 2018.

L'affectation «Aire mixte type 1 (RM1)» vise le redéveloppement et le développement des secteurs adjacents au Pôle santé dans une optique de mixité des usages et de compatibilité avec l'hôpital et les services afférents. Les usages autorisés sont les suivants:

- Les services professionnels;
- Les usages récréatifs extensifs;
- Les usages visant la conservation des milieux;
- Utilités publiques.

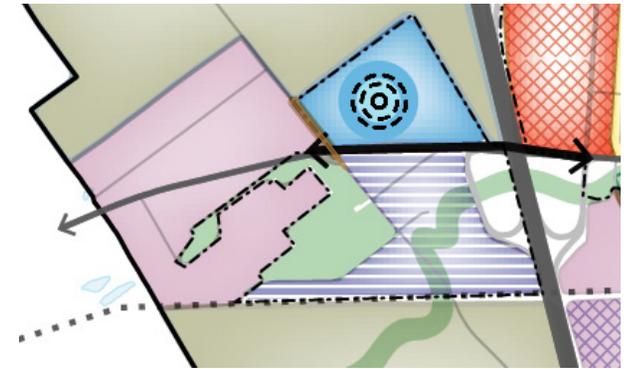


Fig. 4. Concept d'organisation spatiale

Source : Plan d'urbanisme, Ville de Vaudreuil-Dorion, 2024

### LÉGENDE

⋯⋯⋯	PPU Pôle santé	⋯⋯⋯	Emprise ferroviaire
■	Secteur institutionnel	↔	Axe autoroutier
▨	Pôle d'emploi à développer	→	Axe de mobilité structurant
■	Parc industriel	↔	Axe à remailer
■	Centre-ville à consolider	—	Interface à mitiger
■	Zone agricole permanente	⊙	Pôle institutionnel
■	Grand parc ou espace vert		



Fig. 5. Plan des grandes affectations du sol

Source : Plan d'urbanisme, Ville de Vaudreuil-Dorion, 2024

### LÉGENDE

⋯⋯⋯	PPU Pôle Santé	■	Agriculture publique (APB)
—	Limite du périmètre d'urbanisation	■	Aire mixte de type 1 (RM1)
		■	Aire mixte de type 2 (RM2)

# INTRODUCTION

## DÉMARCHE PARTICIPATIVE

Une démarche participative a contribué au processus de révision du plan d'urbanisme ainsi que du PPU du Pôle santé. En effet, le 21 novembre 2019, une rencontre publique a été organisée auprès de la population afin de discuter spécifiquement du devenir du quartier de la Gare, notamment son interaction avec le secteur du Pôle santé. Les objectifs poursuivis par la démarche participative étaient les suivants :

- Informer la population que la Ville entame un processus de révision du PPU du quartier de la Gare et d'élaboration du PPU du Pôle santé;
- Communiquer de façon transparente des informations pertinentes et nécessaires à la compréhension du projet;
- Permettre aux citoyens d'exprimer leurs préoccupations, leurs attentes, leurs idées dans un esprit constructif.

## DÉROULEMENT DE L'ACTIVITÉ DE CONSULTATION

Lors des ateliers participatifs, les participants ont été regroupés autour de 9 tables rondes de 5 à 8 participants, animées par un professionnel en urbanisme.

Ils ont d'abord eu l'occasion de s'exprimer et de proposer leurs idées sur le projet du pôle municipal à la suite d'une présentation du concept architectural. Ils ont également discuté de la question « Comment s'assurer que le futur hôpital soit bien intégré dans le secteur de l'aire Transit Oriented Development (TOD)? » après avoir été informés des avancées du projet de l'hôpital Vaudreuil-Soulanges. Enfin, relativement au redéveloppement et la requalification du quartier de la Gare, ils ont identifier et spatialiser les gestes à poser pour créer un véritable milieu de vie complet et à échelle humaine.

PLUS DE 60  
PERSONNES  
CONSULTÉES



INFORMATION



CONSULTATION



IDÉATION



Atelier participatif grand public pour la révision du PPU du quartier de la Gare en lien avec le Pôle santé

Source : Christian Gonzalez, 2019

# INTRODUCTION

## DÉMARCHE PARTICIPATIVE

### FAITS SAILLANTS

L'analyse exhaustive des résultats de l'atelier consultatif est exposée dans un rapport de consultation. Les faits saillants portant plus spécifiquement sur le projet de l'Hôpital de Vaudreuil-Soulanges sont les suivants :

- Développement de nouveaux créneaux économiques complémentaires et compatibles à l'arrivée de l'hôpital;
- Offre commerciale d'appoint pour les usagers du Pôle santé complémentaire à celle du quartier de la Gare;
- Gestion de l'interface entre le site de l'hôpital et le parc industriel adjacent;
- Protection de l'espace boisé dans la portion sud du territoire du PPU et aménagement de sentiers accessibles au public;
- Évaluation des futurs besoins en déplacements liés à l'arrivée de l'hôpital et des scénarios potentiels de reconfiguration du réseau routier;
- Fluidité des déplacements véhiculaires et accessibilité du pôle municipal et de l'hôpital;
- Accessibilité améliorée du site de l'hôpital en transport collectif par la mise en place d'un système de transport novateur et efficace;
- Adoption de mesures de mitigation pour réduire la congestion et la vitesse de circulation des automobilistes et des camions;
- Amélioration de la connectivité des réseaux de transport actif et collectif dans une perspective de multimodalité, confort et sécurisation des déplacements;
- Accessibilité universelle des espaces publics;
- Aménagement d'espaces extérieurs conviviaux et accessibles aux différents usagers dans le site de l'hôpital;
- Évocation du passé agricole des lieux par des projets d'agriculture urbaine, des jardins urbains, des arbres fruitiers ou des toits verts;
- Signature architecturale forte pour les équipements collectifs de l'Hôpital de Vaudreuil-Soulanges;
- Construction de stationnements souterrains, étagés ou intégrant des principes de développement durable;
- Adoption de pratiques d'aménagement et de construction durable et écologique (ex. : verdissement, certification LEED, matériaux écoresponsables, intégration d'eau, etc.).



Atelier participatif grand public pour la révision du PPU du quartier de la Gare en lien avec le Pôle santé  
Source : Christian Gonzalez, 2019

02

**DOSSIER URBAIN**

# DOSSIER URBAIN

## PRÉSENTATION DU TERRITOIRE

Le territoire visé par le PPU du Pôle santé se situe à l'ouest de l'échangeur des autoroutes de l'Acier (A-30) et Félix-Leclerc (A-40) et s'étend de part et d'autre du boulevard de la Cité-des-Jeunes (route 340). Le territoire est bordé à l'ouest par les limites municipales de la Ville de Saint-Lazare et au sud par la voie ferrée opérée par le Canadien Pacifique.

Le site du futur Hôpital de Vaudreuil-Soulanges est situé au nord du territoire du PPU, au croisement du boulevard de la Cité-des-Jeunes et de la route Harwood.

Au sud, le territoire est occupé par un large boisé à l'ouest de la route Harwood et par quelques habitations unifamiliales à l'est. Quelques établissements commerciaux lourds bordent le boulevard de la Cité-des-Jeunes.

Le territoire du PPU s'étend sur une distance d'environ 750 mètres le long du boulevard de la Cité-des-Jeunes qui en est l'axe central et couvre une superficie totale d'environ 88 hectares.

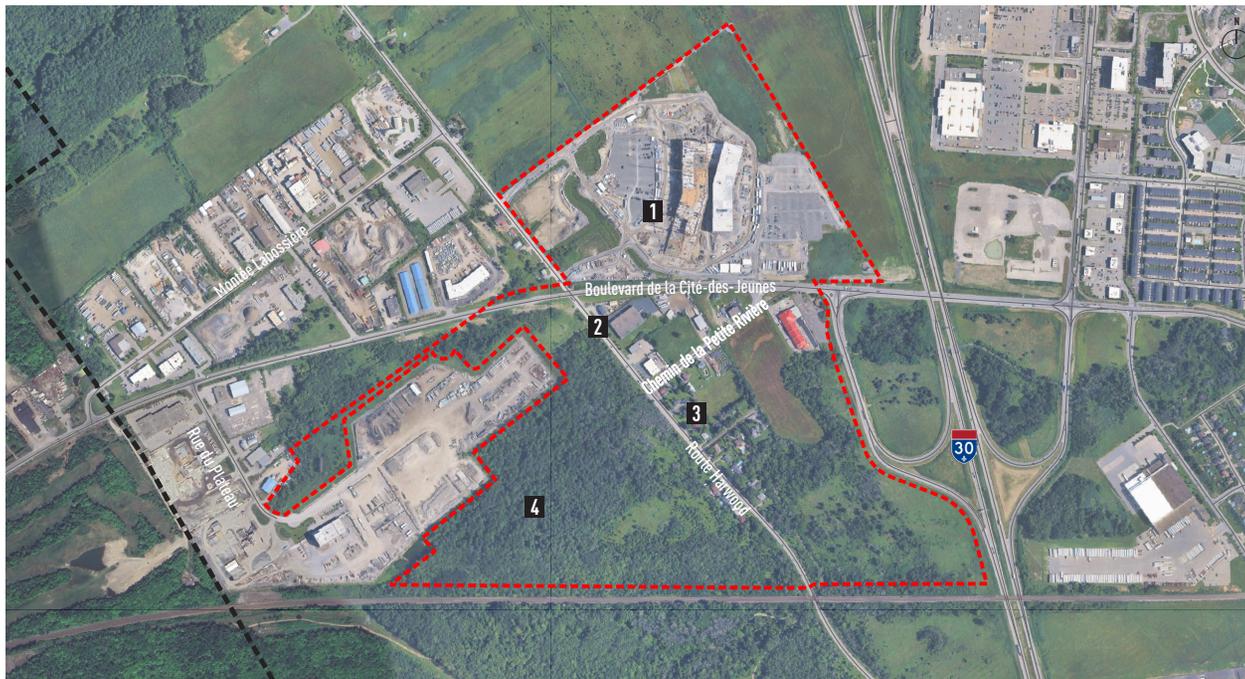


Fig. 6. Limite du PPU du Pôle santé

Source: Google Earth, 2019

### LÉGENDE

— Limites municipales

— Limite PPU du Pôle santé

1 Site du futur Hôpital de Vaudreuil-Soulanges

2 Établissements commerciaux

3 Habitations unifamiliales

4 Boisé



Modélisation 3D du futur hôpital

Source: Centre intégré de santé et de services sociaux de la Montérégie-Ouest (CISSMO)



Commerces lourds situés le long de la route Harwood

Source: Google Street View, 2019



Maison unifamiliale située sur la route Harwood

Source: Google Street View, 2019

# DOSSIER URBAIN

## INTERFACES

Le territoire du PPU partage ses interfaces avec des terres agricoles au nord et un boisé au sud.

À l'ouest est situé le parc industriel Du Plateau. On y trouve plusieurs industries lourdes générant des nuisances sonores et visuelles, ainsi que de la circulation de camionnage. Parmi les entreprises qui y sont localisées, on compte certaines spécialisées en fabrication de béton et d'asphalte, entre autres. Le parc industriel comprend également quelques commerces lourds et de détail.

À l'est de l'emprise autoroutière et au nord du boulevard de la Cité-des-Jeunes se trouve le territoire du PPU du quartier de la Gare, le cœur de la ville de Vaudreuil-Dorion organisé autour de la gare de train de banlieue Vaudreuil. Tandis qu'au sud de cet axe, on retrouve le parc industriel Henry-Ford.

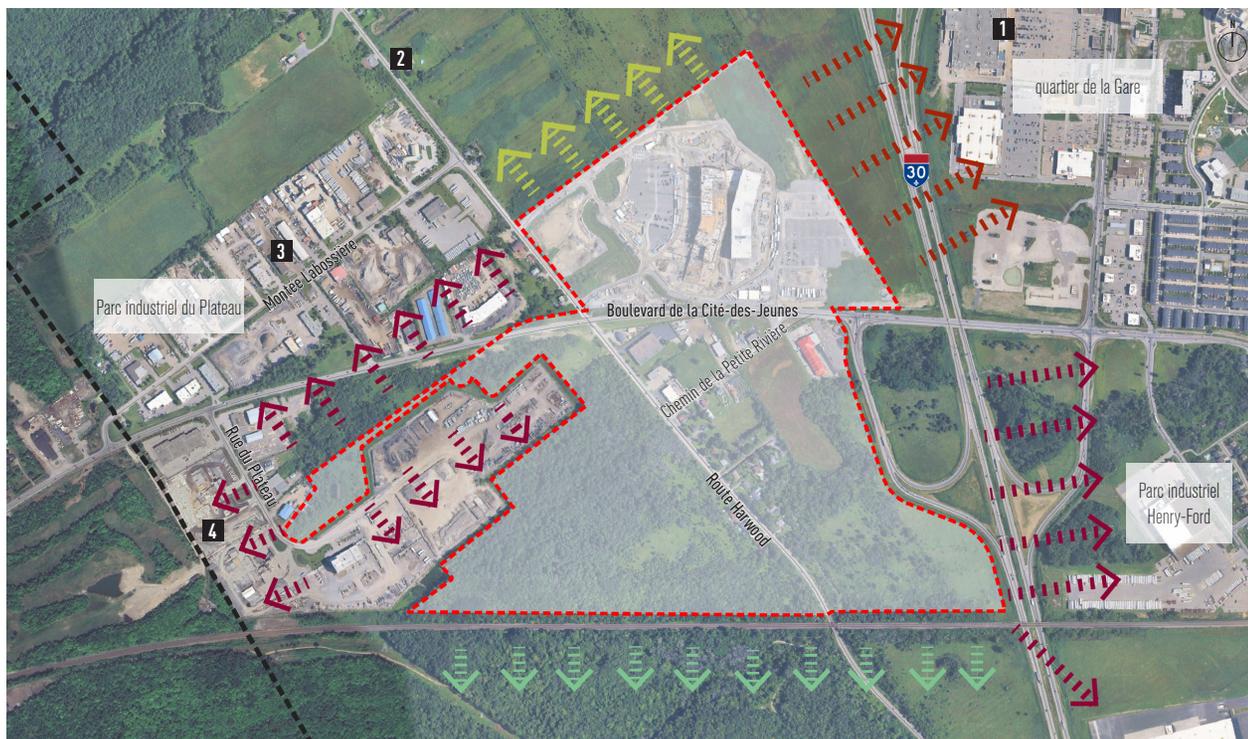


Fig. 7. Interfaces du PPU Pôle santé

Source: Google Earth, 2019

### LÉGENDE

- Limites du PPU
- Desserte commerciale
- Boisé
- Limites municipales
- Zone agricole
- Parc industriel



Desserte commerciale du quartier de la Gare

Source: Spacelist, 2019



Terres agricoles sur la route Harwood

Source: Provencher\_Roy, 2019



Entreprises spécialisée en mécanique, fabrication de conteneurs, de béton, etc., Montée Labossière

Source: Google Earth, 2019



Entreprises spécialisées en fabrication de béton et asphalte, rue Du Plateau

Source: Google Earth, 2019

# DOSSIER URBAIN

## FORME URBAINE

L'examen de la forme urbaine témoigne des caractéristiques propres aux divers usages qui l'occupent.

À l'analyse de la **trame viaire**, on constate que le boulevard de la Cité-des-Jeunes (route 340) et la route Harwood (route 342) structurent le territoire. Ces deux artères permettent de relier le territoire urbanisé de Vaudreuil-Dorion aux villes limitrophes, notamment Saint-Lazare et Hudson. Par ailleurs, ces axes permettent de traverser d'importantes barrières physiques tels que la voie ferrée et l'autoroute de l'Acier (A-30). À ces voies de circulation se raccroche un réseau de rues locales dont la trame est peu développée et discontinue puisque quelques rues sont sans-issues.



Fig. 8. Trame viaire

Source: Données géoréférencées, Ville de Vaudreuil-Dorion, 2019

--- Limites municipales

L'analyse du **parcellaire** révèle une disparité en termes de dimension et de forme des lots, issues de l'occupation du sol. Le site projeté pour l'hôpital repose sur des longues parcelles étroites, héritages d'un passé agricole.

Les lots de grande superficie sont majoritairement situés le long du boulevard de la Cité-des-Jeunes. La forme de ces lots est relative à l'activité industrielle et commerciale lourde qu'ils accueillent. Certains lots disposent de formes inusitées en raison du tracé de l'échangeur autoroutier ou du passage de la rivière Quinchien.

Les parcelles de plus petite dimension sont situées au sud, le long de la route Harwood. Ces parcelles, occupées par la fonction résidentielle, sont toutefois de plus grande dimension que celles occupées par le même usage au sein du périmètre urbain (en moyenne 2 100 m<sup>2</sup> pour les terrains résidentiels unifamiliaux en comparaison à 815 m<sup>2</sup> dans les autres secteurs de la ville).



Fig. 9. Parcellaire

Source: Données géoréférencées, Ville de Vaudreuil-Dorion, 2019

--- Limites municipales

L'analyse du **cadre bâti** est interreliée à celle du parcellaire dans la mesure où les bâtiments de plus gros gabarits sont implantés sur les terrains de grande taille. Ces bâtiments sont principalement occupés par des établissements industriels et commerciaux lourds. Néanmoins, on observe que ces bâtiments ont une faible empreinte au sol comparativement à la superficie totale de terrain disponible, une façon de bénéficier d'espaces d'entreposage extérieurs généreux. Ces bâtiments présentent un retrait oscillant entre 25 et 30 mètres depuis la voie de circulation.

Les bâtiments de plus faibles gabarits sont situés au sud du territoire visé par le PPU. Ces bâtiments sont implantés à une distance d'environ 20 mètres depuis la voie de circulation.

Le cadre bâti oscille entre un et deux étages en quasi-totalité. Cependant, cela inclut des bâtiments commerciaux pour lesquels la hauteur des étages peut être supérieure à celle des bâtiments résidentiels.



Fig. 10. Gabarit des bâtiments

Source: Données géoréférencées, Ville de Vaudreuil-Dorion, 2019

--- Limites municipales

# DOSSIER URBAIN

## UTILISATION DU SOL

Le Pôle santé compte une mixité d'usages et sera voué à se transformer avec l'arrivée prochaine de l'hôpital. Effectivement, ce dernier occupera une large superficie, représentant 28 % (243 710 m<sup>2</sup>) du territoire du PPU.

À l'heure actuelle, le plan des usages illustre de grands terrains vacants, représentant 28 % du territoire (243 674 m<sup>2</sup>). Ils se concentrent principalement, le long de l'emprise ferroviaire ou de l'échangeur autoroutier, créant une bande tampon avec ces dernières.

Les terrains vacants sont en réalité occupés d'espaces boisés et certains sont traversés par la rivière Quinchien. Ce couvert végétal important contribue à l'effet d'îlot de fraîcheur du Pôle santé. De plus, on trouve un espace vert public comptant pour 19 % (171 790 m<sup>2</sup>) du territoire du PPU. Cependant, cet espace n'est pas accessible à la population.

La fonction commerciale et industrielle occupe une faible proportion du territoire du PPU, soit près de 5 % (47 097 m<sup>2</sup>). Ces fonctions se regroupent aux abords du boulevard de la Cité-des-Jeunes, au croisement de la route Harwood.

Enfin, la fonction résidentielle est marginale dans le Pôle santé, occupant seulement 5 % (45 396 m<sup>2</sup>) du territoire du PPU. Elle se compose de maisons unifamiliales isolées localisées à l'est de la route Harwood.

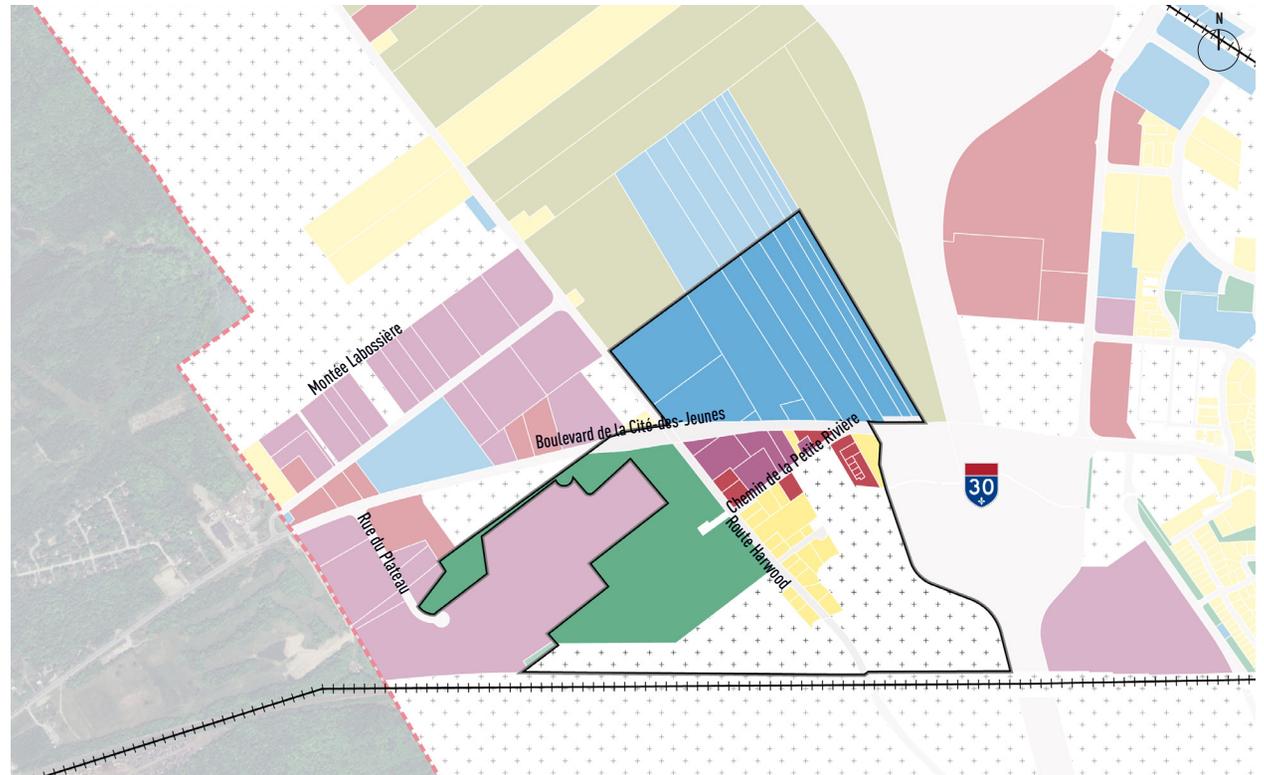


Fig. 11. Utilisation du sol  
Source: Données géoréférencées, Ville de Vaudreuil-Dorion, 2019

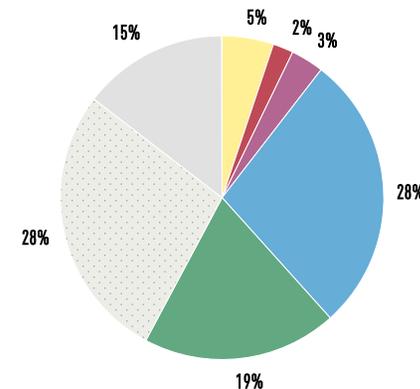


Fig. 13. Proportion du territoire occupé par les différentes fonctions urbaines  
Source: Données géoréférencées, Ville de Vaudreuil-Dorion, 2019

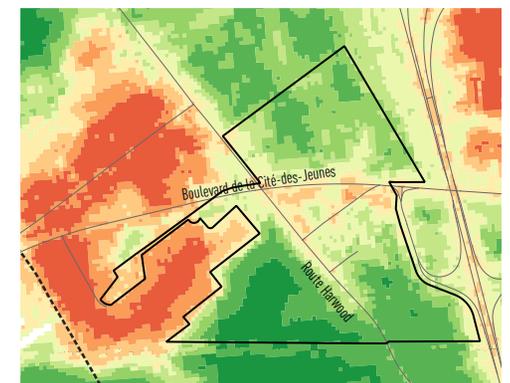
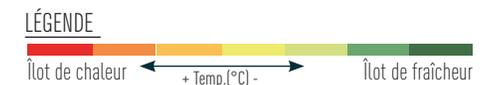


Fig. 12. Phénomène d'îlot de chaleur  
Source: Données Québec, 2020-2022



# DOSSIER URBAIN

## FONCTION INSTITUTIONNELLE

Alors que la région de Vaudreuil-Soulanges a connu une hausse démographique phénoménale, le besoin pour un équipement de santé est devenu pressant. Effectivement, la population de la MRC de Vaudreuil-Soulanges ne compte aucun centre hospitalier et se tourne actuellement vers les services hospitaliers de Montréal, de Salaberry-de-Valleyfield et de l'Ontario.

Selon l'échéancier actuel, le bâtiment dont la construction a débuté en 2022 accueillera son premier patient en 2026. Il s'agit d'un projet dont les coûts sont estimés à 1,5 G\$. Le projet vise à appliquer les meilleures pratiques de construction durable et à atteindre une certification LEED. Ainsi, des stratégies seront adoptées relativement à la conception architecturale de l'équipement (ex.: orientation, matériaux, structure, etc.) et en lien avec l'environnement urbain (ex.: verdissement, lutte aux îlots de chaleur, mobilité durable, etc.)



## FONCTION RÉSIDENTIELLE

La fonction résidentielle occupe un espace négligeable dans le territoire du Pôle santé. Effectivement, le secteur se trouve hors du périmètre d'urbanisation au sein duquel se concentre l'essentiel du développement domiciliaire. Ce secteur n'est d'ailleurs pas desservi par le réseau d'égoût.

Néanmoins, on trouve plus d'une quinzaine de maisons unifamiliales isolées au sud-est de la route Harwood. Celles-ci se trouvent en droit acquis puisque la réglementation en vigueur n'autorise pas l'usage résidentiel.



Site du futur Hôpital de Vaudreuil-Soulanges

Source: Ville de Vaudreuil-Dorion



Fonction résidentielle situés près de la route Harwood

Source: Google Earth, 2019

# DOSSIER URBAIN

## FONCTION INDUSTRIELLE ET COMMERCIALE

Quelques entreprises industrielles et commerciales lourdes se trouvent dans le périmètre du PPU. Il s'agit d'établissements spécialisés dans la réparation de véhicules (automobiles et camions), la fabrication de machines-outils ainsi que l'offre de services professionnels (ex.: construction résidentielle), entre autres. Ce secteur fait l'objet d'une requalification urbaine afin d'attirer des activités économiques, d'affaires et des commerces davantage compatibles avec les nouvelles installations du Pôle santé.

De plus, le parc industriel du Plateau, qui partagera une interface avec l'Hôpital de Vaudreuil-Soulanges, rassemble plus d'une vingtaine d'entreprises. Ce parc, qui couvre une superficie de 720 000 m<sup>2</sup>, comprend des usages industriels et commerciaux lourds tels que des activités d'extraction de sable et gravier, de fabrication d'asphalte, de béton, et de ciment, des ateliers mécaniques, etc.

À cet égard, la réglementation d'urbanisme permet l'implantation d'entreprises générant des nuisances sonores et visuelles susceptibles d'affecter la qualité des milieux de vie. Or, l'arrivée de l'Hôpital de Vaudreuil-Soulanges, un usage sensible, modifie le contexte d'opération de ces activités lourdes. Celles-ci sont davantage encadrées par le biais de nouvelles dispositions réglementaires de manière à limiter leurs impacts sur les composantes paysagères et environnementales (sonore, poussière, olfactive, etc.) du Pôle santé tout en conservant la vocation économique historiquement liée à ce secteur.

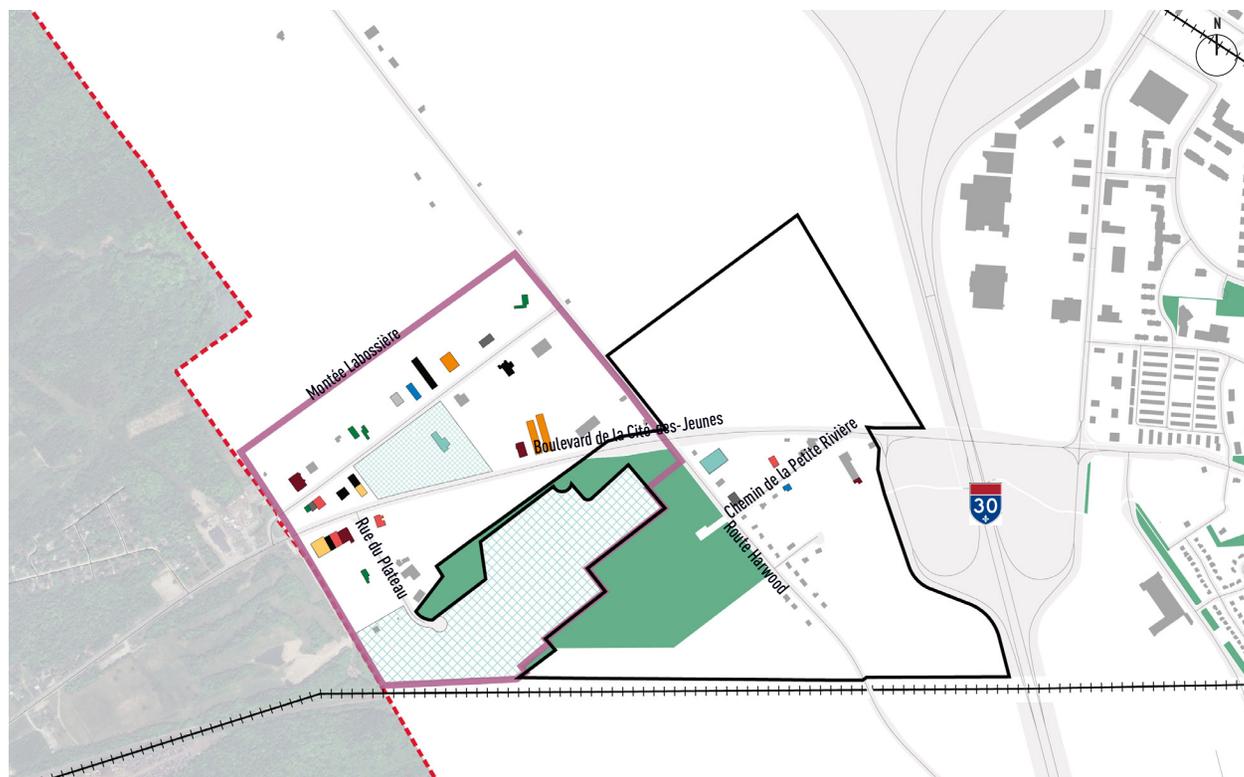


Fig. 14. Répartition géographique des entreprises industrielles et commerciales  
Source: Données géoréférencées, Ville de Vaudreuil-Dorion et Développement Vaudreuil-Soulanges (DEV), 2019

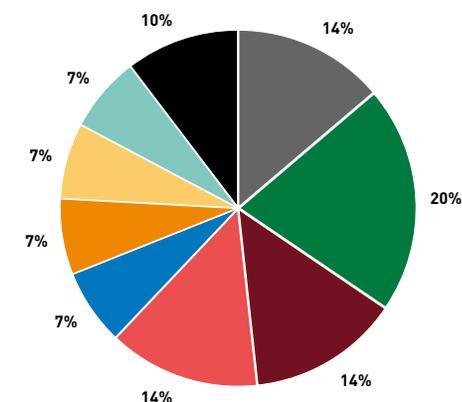
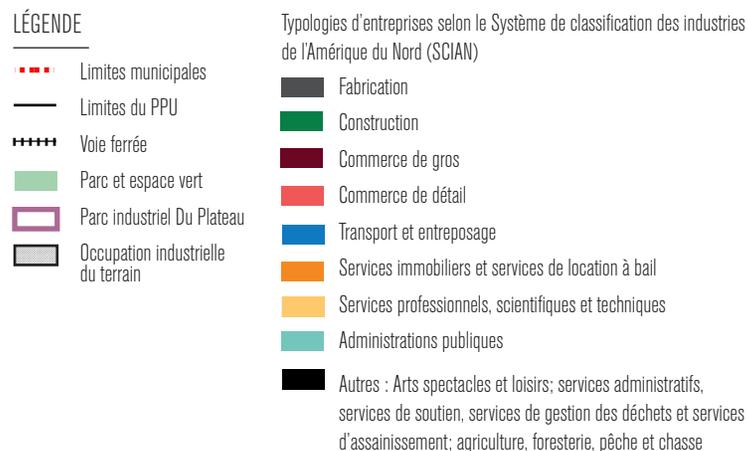


Fig. 15. Répartition des entreprises du PPU Pôle santé et du parc industriel du Plateau  
Source: Données géoréférencées, Ville de Vaudreuil-Dorion et Développement Vaudreuil-Soulanges, 2019

# DOSSIER URBAIN

## MOBILITÉ VÉHICULAIRE

Il convient d'examiner les réseaux de mobilité du Pôle santé puisque l'arrivée prochaine de l'hôpital aura une incidence incontestable sur les patrons de déplacements dans le secteur en augmentant et en modifiant les mouvements véhiculaires sur les axes qui le traversent.

Le Pôle santé est desservi par le réseau routier supérieur puisque le secteur est, d'une part, situé à proximité de l'autoroute de l'Acier (A-30, sortie 2) et de l'autoroute Félix-Leclerc (A-40). D'autre part, le territoire est traversé par le boulevard de la Cité-des-Jeunes (route 340) et la route Harwood (route 342), deux axes intermunicipaux.

La circulation est relativement dense en heure de pointe aux intersections donnant accès au réseau autoroutier et au sein de celui-ci. Par ailleurs, l'intersection du chemin de la Petite-Rivière et du boulevard de la Cité-des-Jeunes entraîne des enjeux de sécurité en lien avec sa géométrie et sa proximité avec l'échangeur autoroutier. Le chemin de la Petite-Rivière est par ailleurs particulièrement utilisé pour accéder au réseau autoroutier depuis la route Harwood considérant l'absence d'intersection à niveau avec le boulevard de la Cité-des-Jeunes.

De plus, la part de camionnage est relativement importante en raison des entreprises du parc industriel Du Plateau dont les activités génèrent des déplacements de camions quotidiens.

Le nombre de déplacements journaliers générés par les activités de l'hôpital est estimé à plus de 5000, qui se répartiront au travers de la journée et s'effectueront via différents modes de transport (SNC Lavallin, Étude de circulation). Cela étant, une reconfiguration du réseau routier apparaît comme un enjeu important pour assurer la fluidité des déplacements depuis et vers l'hôpital, ainsi que la sécurité des intersections qui donneront accès au futur établissement.



Fig. 16. Réseau de transport véhiculaire

Source: Données géoréférencées, Ville de Vaudreuil-Dorion, 2019

### LÉGENDE

- |      |                     |   |                    |
|------|---------------------|---|--------------------|
| ---  | Limites municipales | — | Autoroute          |
| —    | Limites du PPU      | — | Artère principale  |
| ++++ | Voie ferrée         | — | Artère collectrice |
| ■    | Parc et espace vert | — | Rue locale         |
|      |                     | — | Viaduc             |

Le SADR3 de la MRC de Vaudreuil-Soulanges recommande le réaménagement du boulevard de la Cité-des-Jeunes par une proposition intermunicipale cohérente entre les villes de Vaudreuil-Dorion et Saint-Lazare.

Les objectifs poursuivis par ce réaménagement sont d'assurer la priorité au transport collectif et de faciliter et sécuriser les déplacements à pied et à vélo par diverses mesures (ex. : voies dédiées, végétalisation, mobilier urbain, éclairage, signalisation, etc.).

Soulignons que le réaménagement du boulevard de la Cité-des-Jeunes est en cours de réalisation, de l'ouest la montée Labossière jusqu'à rue des Floralies. L'objectif étant d'en faire un boulevard planté où les déplacements actifs sont conviviaux et sécuritaires et les déplacements véhiculaires fluides.

# DOSSIER URBAIN

## MOBILITÉ DURABLE

Malgré sa relative proximité à la gare de train de banlieue Vaudreuil, soit environ 2 km à pied, le territoire du PPU Pôle santé s'avère faiblement desservi par le réseau de transport collectif et actif. Rappelons qu'une importante part des déplacements générés par le futur hôpital pourraient se réaliser en transport collectif ou actif.

La gare Vaudreuil est actuellement desservie par plusieurs circuits d'autobus dont l'un traversant le site du PPU pour relier la ville de Saint-Lazare (ligne 51), qui n'y compte cependant aucun arrêt. Tandis que plusieurs autres circuits d'autobus circulent du côté est de l'échangeur (lignes 6 et 9), leur accès s'avère problématique en raison de la traversée du viaduc enjambant l'autoroute de l'Acier (A-30) dont les infrastructures de transport actif sont déficientes.

EXO envisage le prolongement de son circuit d'autobus avec un arrêt sur le site de l'hôpital lors de l'ouverture de cette dernière.

À cet égard, les déplacements à pieds ou à vélo sont difficilement praticables, peu conviviaux et sécuritaires à travers le territoire du PPU en raison de l'absence de connectivité du réseau actif, la présence d'accotements étroits, la présence de nombreux camions et la vitesse de circulation élevée. Relativement à la connectivité du réseau actif, l'intersection du boulevard de la Cité-de-Jeunes enjambant la route Harwood pose également problème quant à l'accessibilité future à l'hôpital puisque son profil surélevé complique les déplacements actifs.

Ainsi, les déficiences du réseau actif expliquent la difficile accessibilité au réseau de transport collectif, ce qui nuit conséquemment à son utilisation.

Une voie cyclable visant à relier le quartier de la Gare à la route Harwood est en cours de planification.



Fig. 17. Réseau de transport collectif et actif  
Source: Données géoréférencées, Ville de Vaudreuil-Dorion, 2019

### LÉGENDE

-  Limites municipales
-  Limites du PPU
-  Voie ferrée
-  Parc et espace vert
-  Circuit d'autobus
-  Arrêts d'autobus
-  Gare de train de banlieue Vaudreuil (Exo 1 - Vaudreuil-Hudson)
-  Piste cyclable
-  Viaduc



Discontinuité du réseau actif, obstruction du trottoir et absence de garde-corps sur le viaduc surplombant l'autoroute 30  
Source: Google Street View

# DOSSIER URBAIN

## CONTRAINTES NATURELLES ET ANTHROPIQUES

Le Pôle santé présente des caractéristiques naturelles et anthropiques d'intérêt qui pourraient représenter des contraintes ou des atouts pouvant être mis en valeur dans sa planification.

D'une part, relativement aux contraintes naturelles, le territoire visé est marqué par le passage de plusieurs cours d'eau, notamment la rivière Quinchien qui sillonne le sud du territoire du PPU (figure 18). Ponctuellement le cours d'eau est bordé de zones potentiellement exposées aux glissements de terrain en raison de talus à pentes fortes. Ces zones sont entourées d'une bande protectrice de 40 mètres.

Le sud du territoire du PPU est caractérisé d'un important couvert forestier. Ces espaces forment, avec les espaces boisés de la zone agricole permanente au sud de l'emprise ferroviaire, l'un des plus large boisé composé d'arbres matures.

De plus, le site de l'hôpital est parcouru d'un cours d'eau dont le tracé suit les limites des anciens lots agricoles. On y trouve également deux milieux humides dans la portion est du site. Ces milieux humides sont protégés en vertu de la Loi concernant la conservation des milieux humides et hydriques.

D'autre part, en matière de **contraintes anthropiques**, la localisation du Pôle santé au croisement des autoroutes Félix-Leclerc (A-40) et de l'Acier (A-30) s'accompagnent de contraintes liées au bruit (figure 18). À cet effet, le SADR3 prévoit une bande tampon autour de l'autoroute de l'Acier (A-30) où sont interdits les usages résidentiels, institutionnels et certains usages récréatifs (parcs d'embellissement et d'agrément et terrains de jeux pour tout-petits), à condition de mettre en place des mesures d'atténuation ramenant le niveau sonore à 55 dbA sur une période de 24 heures. Les isophones sont fixés à 230 mètres au sud du boulevard de la Cité-des-Jeunes (route 340) et 280 mètres au nord de celui-ci.

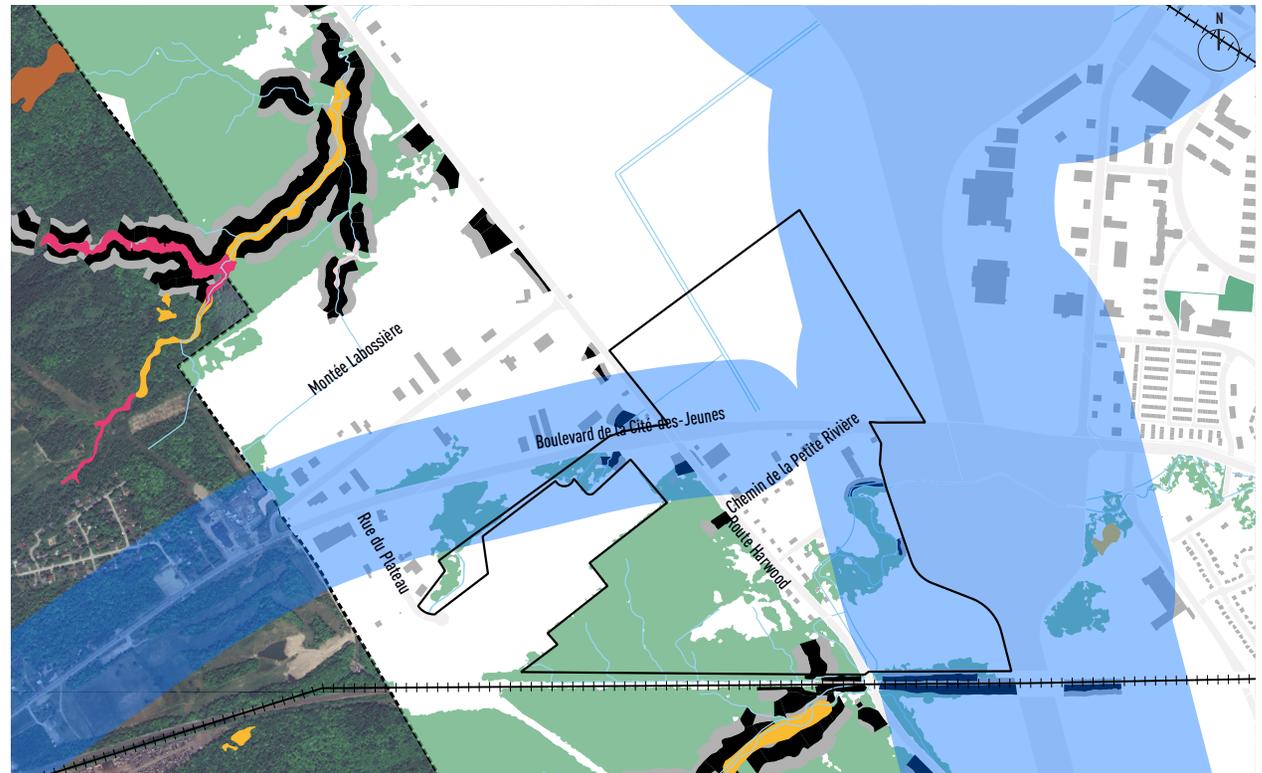
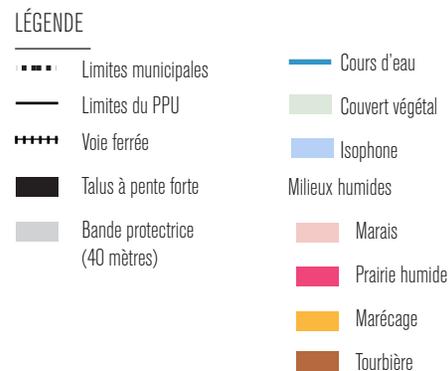


Fig. 18. Contraintes naturelles et anthropiques  
Source: Données géoréférencées, Ville de Vaudreuil-Dorion, 2025



# DOSSIER URBAIN

## SYNTHÈSE DES ENJEUX D'AMÉNAGEMENT

L'analyse urbaine a révélé la présence d'un certain nombre de contraintes qui doivent être prises en considération dans les principes d'aménagement suggérés pour le redéveloppement et la requalification du Pôle santé. Ces contraintes sont :

- l'interface avec le parc industriel Du Plateau qui accueille certains usages industriels lourds et générant des nuisances (visuelles, olfactives, camionnage) dans ce secteur de la ville distancié des milieux urbanisés;
- la faible qualité du paysage urbain et paysager, notamment expliqué par l'absence d'encadrement des voies de circulation par le cadre bâti, par l'hétérogénéité de la hauteur des bâtiments, l'hétérogénéité architecturale et le manque d'harmonie dans l'intégration urbaine et paysagère du cadre bâti;
- la discontinuité du réseau de transport actif, la présence d'accotements étroits, la circulation de camions lourds et la vitesse de circulation élevée qui renforcent le sentiment d'insécurité des usagers du transport actif et rendent leurs déplacements presque impraticables;
- la faible desserte en transport collectif et l'absence de liens actifs sécuritaires et conviviaux menant aux points d'accès du transport collectif externes au territoire du PPU;
- l'engorgement actuel du réseau routier supérieur en heures de pointe et l'augmentation projetée du nombre de déplacements générés par l'arrivée de l'hôpital;
- la configuration du réseau routier peu adapté pour assurer un accès fluide et sécuritaire au futur hôpital.

Toutefois, le secteur bénéficie de plusieurs atouts qui influencent le redéveloppement et la requalification du Pôle santé :

- l'arrivée d'un équipement collectif de santé structurant qui aura une incidence sur l'environnement urbain immédiat;
- l'émergence de potentielles opportunités d'affaires complémentaires aux activités de l'hôpital;
- une localisation stratégique à proximité du quartier de la Gare, qui accueille notamment la gare de train de banlieue Vaudreuil et le nouveau pôle municipal, et qui rayonne comme centre-ville;
- l'accessibilité du secteur par le réseau routier supérieur;
- les terrains vacants en bordure de l'autoroute de l'Acier (A-30) et les terrains résidentiels en droit acquis qui constituent des opportunités de développement et de requalification;
- les paysages naturels marqués par l'activité agricole, les rives de la rivière Quinchien et les boisés.

03

**VISION ET ORIENTATIONS**

# VISION ET ORIENTATIONS

## ÉNONCÉ DE VISION

L'énoncé de vision et les orientations d'aménagement expriment la direction souhaitée pour l'émergence du Pôle santé. Ceux-ci tirent leurs assises du SADR3, du Plan d'urbanisme révisé, des enjeux d'aménagements soulevés dans le dossier urbain ainsi que des préoccupations et aspirations mentionnées par les citoyens dans le cadre de la démarche participative.

L'énoncé de vision se traduit en grandes orientations, puis en objectifs, qui forment le cadre de la prise de décision municipale en matière d'aménagement du territoire au cours des prochaines années.

## ÉNONCÉ DE VISION

L'arrivée de l'Hôpital de Vaudreuil-Soulanges constitue le point focal du Pôle santé ainsi que le **vecteur de la transformation urbaine** qui y prend place. Novateur, ce nouveau pôle d'emploi et de services mise sur la **compatibilité et la complémentarité des activités urbaines** pour contribuer à la vitalité économique de la ville.

Travailleurs, patients, visiteurs et autres usagers se côtoient dans ce **lieu de convergence accessible par tous les modes de déplacements**. Le Pôle santé se révèle comme un repère urbain, alliant sensiblement la **mise en valeur du passé agricole** à la création d'un projet urbain exemplaire en matière de **développement durable et responsable**.

## 3 GRANDES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT



# VISION ET ORIENTATIONS

## ORIENTATIONS ET OBJECTIFS

### ORIENTATION 1 – VOCATION

#### Stimuler l'émergence d'un pôle d'emploi et de services novateur, attractif et en synergie avec son environnement urbain

L'arrivée de l'Hôpital de Vaudreuil-Soulanges constitue une opportunité d'insuffler un renouveau dans la dynamique territoriale et stimuler l'émergence de nouveaux secteurs d'activités économiques. Consolidant sa position de centralité régionale, la ville de Vaudreuil-Dorion favorise l'émergence d'un premier pôle de bureaux au sein du Pôle santé, attirant des entreprises à plus-value, susceptibles de retenir la main-d'œuvre qualifiée déjà établie à Vaudreuil-Dorion.

Adjacent au centre-ville de Vaudreuil-Dorion, soit le quartier de la Gare, le Pôle santé s'y intègre harmonieusement. Par souci de cohérence territoriale, ces deux pôles de destination de rayonnement régional ont des vocations distinctes et des activités urbaines complémentaires.

Enfin, un traitement particulier des interfaces entre l'établissement hospitalier et son contexte d'insertion, tout particulièrement le parc industriel du Plateau qui accueille certains usages industriels lourds et générant des nuisances, est une composante clé de la planification du Pôle santé.

#### Objectifs d'aménagement :

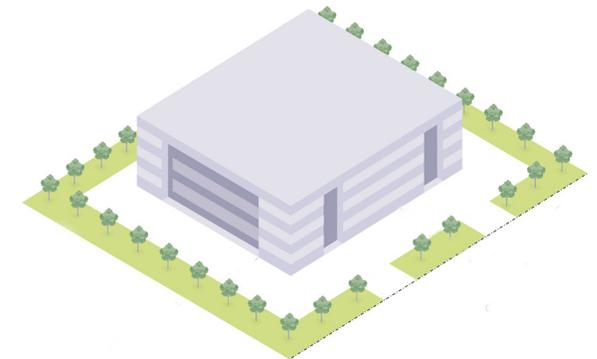
- 1.1. Favoriser l'essor d'un pôle d'emploi complémentaire et compatibles avec les activités de l'Hôpital de Vaudreuil-Soulanges;
- 1.2. Articuler le développement urbain du Pôle santé au positionnement du quartier de la Gare;
- 1.3. Encadrer et atténuer les impacts négatifs des grandes infrastructures de transport et des activités génératrices de nuisances.



Entreprise spécialisée en biotechnologie, compatible et complémentaire aux activités d'un hôpital, Montréal  
Source : Journal de Montréal



Super-clinique adjacente à l'Hôpital de l'Enfant-Jésus, Québec  
Source : Facteur R



Bande tampon végétalisée entourant une industrie  
Source : Urban Redevelopment Authority

# VISION ET ORIENTATIONS

## ORIENTATIONS ET OBJECTIFS

### ORIENTATION 2 – MOBILITÉ

#### Assurer l'accessibilité de la destination régionale à l'ensemble de ses usagers par une approche en mobilité intégrée

Fréquenté quotidiennement par un éventail d'usagers (employés, patients, visiteurs, etc.), le Pôle santé est une destination régionale accessible par divers modes de déplacement. L'arrivée d'un important générateur de déplacements a une incidence sur les patrons de déplacement sur le réseau routier et exige une réflexion quant à sa configuration afin d'assurer des mouvements véhiculaires fluides et efficaces.

Le territoire du PPU tire profit de sa proximité à l'aire TOD de la gare Vaudreuil par le déploiement d'une nouvelle offre en transport collectif et alternatif à l'autosolo misant sur l'intermodalité. En effet, plusieurs stratégies sont mises de l'avant afin d'assurer une connexion optimale du site de l'Hôpital de Vaudreuil-Soulanges au réseau de transport collectif, notamment la gare de train de banlieue. Dans l'optique de promouvoir l'adoption de saines habitudes de vie et de tendre vers une meilleure cohabitation entre les usagers du transport, des mesures visant à développer des infrastructures de transport actif intégrées au réseau municipal sont privilégiées. La sécurisation des déplacements piétons et cyclistes est donc une priorité.

Afin d'anticiper la place que pourraient prendre les stationnements de surface dans le paysage urbain, la Ville privilégie une gestion durable de ceux-ci.

#### Objectifs d'aménagement :

- 2.1. Améliorer la fluidité des déplacements sur le réseau routier;
- 2.2. Garantir l'accessibilité du Pôle santé par une desserte en transport collectif efficace et multimodale;
- 2.3. Déployer un réseau de liens actifs sécuritaires et conviviaux;
- 2.4. Prioriser une gestion durable des stationnements.



Navette électrique autonome desservant le stationnement incitatif ainsi que plusieurs entreprises du parc industriel à proximité, Candiac  
Source : Novae



Aménagements favorables aux déplacements actifs, Hôpital St-Olav, Trondheim, Norvège  
Source : City Lab



Stationnement étagé harmonieusement intégré au plan architectural et urbain, Montréal  
Source : Groupe Montoni

# VISION ET ORIENTATIONS

## ORIENTATIONS ET OBJECTIFS

### ORIENTATION 3 – IDENTITÉ

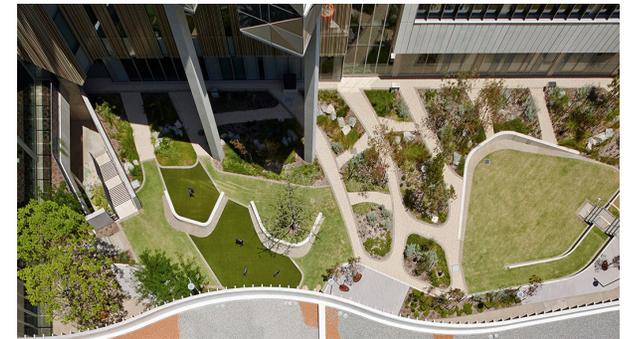
#### Doter le secteur d'une signature architecturale et paysagère exemplaire et respectueuse de son héritage agricole

Le Pôle santé est une destination qui rayonne au-delà des limites de la ville de Vaudreuil-Dorion pour les services offerts ainsi que pour l'exemplarité de ses aménagements. L'Hôpital de Vaudreuil-Soulanges ainsi que le pôle d'emploi adjacent sont dotés d'une architecture audacieuse et marquée par l'intégration de principes de développement durable. Centrée sur le bien-être des différents usagers fréquentant le secteur, la signature architecture du Pôle santé se déploie également dans la qualité du domaine public et du paysage urbain. Ainsi, une attention particulière est accordée à l'aménagement de nouveaux espaces publics invitants, sécuritaires, accessibles universellement et participant positivement à l'expérience patient, dans le cas de l'hôpital.

Résolument moderne, l'identité architecturale est respectueuse de l'environnement urbain et naturel ainsi que de la zone agricole dans laquelle s'implante le Pôle santé. La gouvernance s'engage donc à minimiser les impacts environnementaux, à préserver les composantes naturelles du secteur ainsi qu'à compenser la perte de territoire agricole. Plusieurs stratégies sont mises de l'avant pour que le paysage agricole et naturel environnant participe à la qualité du Pôle santé. De même, l'évocation du passé agricole par divers mécanismes contribue à l'unicité du Pôle santé et à la création d'un environnement urbain sain.

#### Objectifs d'aménagement :

- 3.1. Développer une identité architecturale distinctive et durable;
- 3.2. Offrir un environnement urbain axé sur le bien-être et marqué d'un cadre paysager unique;
- 3.3. Évoquer le passé agricole du lieu dans les formes architecturales, les perspectives paysagères et la programmation des espaces publics.



Cour intérieure, Hôpital Park, Perth, Australie

Source : Peter Bennetts



Espaces publics invitants, Hôpital Humble River, Toronto

Source : Compagnie du Paysage



Toit vert où des légumes sont cultivés, Boston Medical Center, Boston, États-Unis

Source : Boston University

04

CONCEPT D'AMÉNAGEMENT

# CONCEPT D'AMÉNAGEMENT

## CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE

Le concept d'organisation spatiale découle de la vision d'aménagement et spatialise schématiquement les principaux objectifs d'aménagement. Il est structuré selon les trois grandes orientations.

Les intentions illustrées dans le concept d'organisation spatiale sont présentées de manière détaillée pour les différents secteurs composant le Pôle santé:

- Site de l'Hôpital de Vaudreuil-Soulanges;
- Pôle d'emploi;
- Boulevard de la Cité-des-Jeunes;
- Interface avec le parc industriel du Plateau.

## VOCATION

Le Pôle santé se veut une nouvelle centralité régionale ayant comme point focal l'Hôpital de Vaudreuil-Dorion. L'arrivée de ce nouvel équipement structurant stimule l'émergence d'un pôle d'emploi complémentaire et compatible aux activités de santé.

En termes d'activités urbaines, le Pôle santé s'articule aux différentes centralités à proximité, soit celles du quartier de la Gare ainsi que du parc industriel du Plateau.

À cet égard, les interfaces avec le parc industriel et les infrastructures de transport sont atténuées afin de réduire les externalités qui leur sont associées et ainsi assurer une cohabitation harmonieuse.



Fig. 19. Concept d'organisation spatiale – Vocation et grandes composantes urbaines

## LÉGENDE

- |      |                     |   |                                |   |                     |
|------|---------------------|---|--------------------------------|---|---------------------|
| —    | Limites du PPU      | ■ | Hôpital de Vaudreuil-Soulanges | ● | Centralité          |
| ++++ | Voie ferrée         | ■ | Secteur d'emploi à développer  | ⊕ | Pôle santé          |
| —    | Cours d'eau         | — | Interface à gérer              | ⊙ | Pôle d'emploi       |
| ■    | Parc et espace vert |   |                                | ⚙ | Parc industriel     |
|      |                     |   |                                | ⊙ | Quartier de la Gare |

# CONCEPT D'AMÉNAGEMENT

## CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE

### MOBILITÉ

Colonne vertébrale du Pôle santé, le boulevard de la Cité-des-Jeunes est réaménagé pour intégrer des mesures favorables au transport collectif et actif, sans contraindre la fluidité des déplacements véhiculaires. Les viaducs qui le ponctuent sont également partie intégrante du projet de réaménagement.

De plus, certaines intersections sont réaménagées afin d'assurer un accès sécuritaire et fonctionnel au site de l'hôpital, de même qu'au réseau autoroutier et local.

Les aires de stationnement de l'hôpital sont également optimisées.

### IDENTITÉ

L'émergence du Pôle santé prend forme sur le site de l'hôpital, d'une part, et au sein du pôle d'emploi, d'autre part. Une attention particulière est accordée à l'intégration du paysage humanisé au sein du paysage naturel qui caractérise le secteur. Le concept architectural et paysager de l'hôpital maximise les vues sur le paysage naturel, propose une série d'espaces publics pour une diversité d'usagers, favorise la protection et la mise en valeur des milieux naturels, valorise le passé agricole et développe diverses stratégies pour atténuer les nuisances générées par le parc industriel du Plateau.

De plus, le territoire situé au sud du boulevard de la Cité-des-Jeunes est ciblé pour le développement d'un futur pôle d'emploi, grâce à la requalification de terrains existants.



Fig. 20. Concept d'organisation spatiale — Mobilité

#### LÉGENDE

- |         |  |         |   |
|---------|--|---------|---|
| —       | Limites du PPU                           | — — — — | Conditions de transport actif à améliorer |
| — — — — | Voie ferrée                              | — — — — | Viaduc à sécuriser                        |
| ■       | Parc et espace vert                      | ●       | Intersection à sécuriser                  |
| —       | Cours d'eau                              | ●       | Intersection à intégrer au réseau routier |
| ↔       | Boulevard urbain à réaménager            | ■       | Aire de stationnement à optimiser         |
| —       | Réseau de transport collectif à bonifier |         |   |



Fig. 21. Concept d'organisation spatiale — Identité et forme urbaine

#### LÉGENDE

- |         |                             |   |                                   |         |   |
|---------|-----------------------------|---|-----------------------------------|---------|---|
| —       | Limites du PPU              | ■ | Milieu humide à conserver         | ●       | Accès principal à marquer                       |
| — — — — | Voie ferrée                 | — | Trame verte et bleue à valoriser  | — — — — | Encadrement du domaine public par le cadre bâti |
| —       | Cours d'eau                 | ■ | Espace public à créer             | ■       | Secteur à requalifier                           |
| ■       | Parc et espace vert         | ■ | Bande tampon maraîchère           | ■       |   |
| ■       | Aire de stationnement       | → | Liens visuels et vues à maximiser |         |   |
| ■       | Couvert végétal à préserver |   |                                   |         |   |

# CONCEPT D'AMÉNAGEMENT

## PLANIFICATION DÉTAILLÉE PAR SECTEURS

### SITE DE L'HÔPITAL

#### CONCEPT ARCHITECTURAL ET PAYSAGER

Forte de sa vision s'énonçant comme suit : «Centré sur le bien-être de sa clientèle, l'Hôpital Vaudreuil-Soulanges sera humain, audacieux, innovant, performant grâce à des services et à un environnement facilitant une expérience patient positive», le concept architectural du futur Hôpital de Vaudreuil-Soulanges repose sur une approche écologique du développement urbain largement inspirée des meilleures pratiques en développement durable. À la fois innovant et performant, cet équipement public institutionnel est pensé selon des critères de haut standard de qualité en vue d'offrir un environnement de qualité qui contribue au bien-être des usagers.

Les deux pavillons s'inscrivent sur le site, perpendiculairement au boulevard de la Cité-des-Jeunes, pour assurer une organisation des soins et services humaine, performante, simplifiée et intuitive. L'environnement extérieur sera convivial et offrira de nombreux espaces verts. Ainsi, la proposition architecturale est le reflet du sens historique du tracé des parcelles agricoles.

En plus de favoriser l'apport de lumière naturelle, à tous les étages, les principes de linéarité et de connectivité entre les deux volumes contribuent à offrir un environnement marqué par le paysage naturel et agricole où les déplacements se font de manière intuitive.

Accordant une attention particulière aux interfaces entre l'environnement bâti et naturel, des aménagements paysagers sont planifiés aux abords de l'autoroute de l'Acier (A-30) et du parc industriel du Plateau, afin de minimiser les nuisances visuelles et sonores générées par ces infrastructures et activités.

Également, afin d'améliorer l'expérience des patients et des employés au quotidien et sur le long terme, des initiatives sont mises en place afin de promouvoir les saines habitudes de vie, d'offrir des lieux physiques sécuritaires qui assurent l'accessibilité universelle et permettent l'appropriation et l'animation des lieux grâce à des espaces publics de qualité.

L'approche paysagère du futur hôpital de Vaudreuil-Soulanges vise à préserver et mettre en valeur les composantes naturelles du site afin de créer un environnement urbain vivant, convivial et verdoyant.

Puisant son inspiration de la vocation agricole autrefois présente sur le site, la programmation paysagère propose des espaces publics, intérieurs et extérieurs, répondant aux besoins d'une diversité d'usagers (patients, employés du corps médical, visiteurs et communauté).

Ainsi, les infrastructures extérieures sont conçues pour offrir des lieux de socialisation et des espaces multifonctionnels, avec une programmation variée permettant d'accommoder la pratique d'activités sportives, communautaires ou contemplatives.



Vue aérienne de l'Hôpital de Vaudreuil-Soulanges vers le nord-ouest (modélisation 3D)

Source : Centre intégré de santé et de services sociaux de la Montérégie-Ouest (CISSMO)

**Note au lecteur :** ces images illustrent des principes d'aménagement et sont fournies à titre indicatif, la configuration et la composition réelle des aménagements pourraient différer de cette proposition.

# CONCEPT D'AMÉNAGEMENT

## PLANIFICATION DÉTAILLÉE PAR SECTEURS

### SITE DE L'HÔPITAL

#### CONCEPT ARCHITECTURAL ET PAYSAGER (SUITE)

Par son design distinctif, le concept vise à créer des séquences d'unités paysagères ayant des attributs variés et complémentaires. Il se traduit par :

- la création de percées visuelles végétalisées entre les trois pavillons, visibles depuis le boulevard de la Cité-des-Jeunes ;
- un parvis central urbain aménagé à la manière d'un lieu de rassemblement (art public, mobilier urbain, plantation d'arbres à grand déploiement pour créer de l'ombre) qui permet de créer un écran visuel et physique entre l'axe principal de circulation et l'entrée principale du pavillon d'accueil ;
- des toitures végétalisées et des cours intérieures qui favorisent l'apport de lumière naturelle à l'intérieur des volumes bâtis et par extension un contact visuel avec la nature ;
- des espaces végétalisés contemplatifs ayant une fonction de zone tampon avec l'autoroute de l'Acier (A-30) en bordure est du territoire d'intervention ;

Enfin, les intentions d'aménagement traduites dans les modélisations du projet mettent l'emphase sur le caractère animé et convivial des espaces publics, notamment grâce à un éclairage à échelle humaine et en harmonie avec l'architecture du bâtiment qui limite la pollution lumineuse, l'intégration d'œuvres d'art public et de mobilier urbain répondant à une gamme variée de fonctions (décoratif, détente, rassemblement, pratique d'activités sportives, etc.)

#### MISE EN VALEUR DE L'ENVIRONNEMENT NATUREL

Les principes de verdissement reposent sur la mise en valeur des points d'observation et des scènes paysagères d'intérêt grâce à la création de liens visuels maximisant les vues, sur l'ensemble du site de l'Hôpital de Vaudreuil-Soulanges.

Garantissant la protection des milieux naturels, comme les deux milieux humides situés aux limites est du site de l'hôpital ainsi que le cours d'eau le traversant, la stratégie de verdissement vise à offrir aux usagers de l'hôpital un environnement verdoyant. Ces milieux naturels sont par ailleurs mis en valeur dans le concept paysager par un parcours piéton ponctué de points d'observation sur les paysages naturels d'intérêt.

De plus, le site de l'hôpital comprend plusieurs infrastructures vertes contribuant à lutter contre les îlots de chaleur, optimiser la qualité de l'air et améliorer la gestion des eaux pluviales. Les aménagements paysagers sont conçus pour assurer une connectivité biologique avec la flore et la faune du ruisseau existant et ainsi favoriser la biodiversité, grâce à une variété floristique adaptée au stress urbain (pollution, sel de déglacage) et aux conditions naturelles (corridor de vent, exposition au soleil, etc.).



Vue aérienne de l'Hôpital de Vaudreuil-Soulanges vers le nord-est (modélisation 3D)

Source : PRA\_BBBL | YMA

**Note au lecteur:** ces images illustrent des principes d'aménagement et sont fournies à titre indicatif, la configuration et la composition réelle des aménagements pourraient différer de cette proposition.

# CONCEPT D'AMÉNAGEMENT

## PLANIFICATION DÉTAILLÉE PAR SECTEURS

### SITE DE L'HÔPITAL

#### TOITS VERTS ET COURS INTÉRIEURES

Souhaitant avoir un rôle actif dans la guérison des patients, la stratégie paysagère retenue pour l'Hôpital de Vaudreuil-Soulanges participe à la création d'une atmosphère sereine et apaisante par le biais de l'horticulture et plus spécifiquement l'hortithérapie.

L'hortithérapie, une branche de l'horticulture axée sur la thérapie, prend forme sur les toits verts et les cours intérieures des pavillons grâce à des jardins thérapeutiques où foisonnent des essences végétales diversifiées en termes d'odeurs, de textures, de sons et de saveurs.

Structurés autour des cinq sens, ces espaces végétalisés sont reconnus pour avoir un impact positif sur les dimensions physiques, affectives et intellectuelles des individus.

De plus, dans l'approche de l'architecture biophilique visant à créer des contacts avec la nature, les deux pavillons composant l'hôpital sont implantés de manière à maximiser les vues sur les espaces verts, notamment les cours intérieures et les toits verts.



Toit vert accessible aux patients, Hôpital Christ, Cincinnati, États-Unis  
Source : OJB Landscape architects



Cour intérieure, Hôpital Spaulding Rehabilitation, Boston, États-Unis  
Source : Steinkamp Photography



Architecture biophilique, Hôpital Christ, Cincinnati, États-Unis  
Source : OJB Landscape architects



Jardin communautaire, Eskenazi Health Campus, Indianapolis, États-Unis  
Source : Land Collective



Toit vert, Boston Children's hospital, Boston, États-Unis  
Source : TDA Architects

# CONCEPT D'AMÉNAGEMENT

## PLANIFICATION DÉTAILLÉE PAR SECTEURS

### SITE DE L'HÔPITAL

#### ACCÈS ET CIRCULATION

Le réseau viarie interne au site de l'hôpital est conçu de manière à garantir l'accès fonctionnel aux différents usagers (employés, patients, visiteurs, livraisons, ambulances, etc.). Les différents types de parcours et les aires de stationnement, de livraison ou de manœuvre qui leur sont associés se distinguent et évitent les conflits d'usages.

S'arrimant au réseau existant, les intersections entre le réseau viarie de l'hôpital sont revues afin d'assurer des déplacements fluides et sécuritaires. L'accès principal à l'hôpital est intégré dans la proposition intermunicipale du réaménagement du boulevard de la Cité-des-Jeunes.

De plus, au sein même de l'hôpital, une attention particulière est accordée aux parcours piétons, entre les pavillons ainsi qu'à leurs abords. Plusieurs parcours de marche sont prévus à travers le site, favorisant la mobilité active et l'activité physique.

Ces parcours déambulatoires et sinueux constitués de liens piétons principaux et secondaires permettent de découvrir graduellement les différents éléments du site et l'observation des scènes paysagères d'intérêt. Ainsi, les aménagements intérieurs et extérieurs font la promotion de saines habitudes de vie, favorisent la qualité de l'expérience et la sécurité des usagers, tout en intégrant des mesures visant l'accessibilité universelle.



Vue du boulevard de la Cité-des-Jeunes, direction est (modélisation 3D)

Source : Centre intégré de santé et de services sociaux de la Montérégie-Ouest (CISSMO)



Vue de l'entrée principale de l'hôpital intégrant un parvis (modélisation 3D)

Source : Centre intégré de santé et de services sociaux de la Montérégie-Ouest (CISSMO)

**Note au lecteur:** ces images illustrent des principes d'aménagement et sont fournies à titre indicatif, la configuration et la composition réelle des aménagements pourraient différer de cette proposition.

# CONCEPT D'AMÉNAGEMENT

## PLANIFICATION DÉTAILLÉE PAR SECTEURS

### SITE DE L'HÔPITAL

#### STATIONNEMENTS

Dès les premières phases de planification du projet, il avait été convenu entre les partenaires impliqués (ville de Vaudreuil-Dorion, Société québécoise des infrastructures (SQI), CISSSMO) que le stationnement du futur Hôpital de Vaudreuil-Soulanges serait étagé ou souterrain de manière à réduire les îlots de chaleur urbains et à prévoir une infrastructure respectant les

principes de développement durable et adapté aux changements climatiques.

Dans le cadre d'un exercice de réduction des coûts du projet, la SQI a décidé d'opter pour l'aménagement d'un stationnement entièrement de surface.

C'est donc près de 1869 cases de stationnements en surface qui seront aménagées, ce qui représente 5,7 hectares de superficie pavée, soit 23% de la superficie du terrain.



Stationnement végétalisé, Hôpital Haute-pierre, Strasbourg, France

Source : Villes et paysages



Stationnement en contre-bas, limitant sa présence dans le paysage urbain à l'échelle piéton, Hôpital Haute-pierre, Strasbourg, France

Source : Villes et paysages

# CONCEPT D'AMÉNAGEMENT

## PLANIFICATION DÉTAILLÉE PAR SECTEURS

### PÔLE D'EMPLOI

#### FORME URBAINE

La forme urbaine du pôle d'emploi se déploie autour d'une trame compacte et marquée d'un paysage naturel omniprésent.

S'inscrivant dans un secteur fort de ses composantes naturelles (couvert forestier et cours d'eau), la protection des milieux naturels est au cœur de la planification détaillée de ce nouveau pôle d'emploi. L'urbanisation et la transformation de ce secteur favorisent la conservation afin de préserver les écosystèmes existants et faire de l'accès aux milieux naturels une force de l'image de marque du pôle d'emploi. Le lotissement visant la conservation des milieux d'intérêt écologique, regroupant les lots voués au développement sur une superficie ciblée, est privilégié. Cette approche suit les étapes suivantes :

- identification et caractérisation des milieux naturels et d'intérêt paysager ainsi que des liens potentiels afin d'assurer une connectivité écologique ;
- établissement de la trame de rues dans les secteurs de moindre impact et visant la création de perspectives sur les composantes paysagères d'intérêt, soit les milieux naturels, l'activité agricole et le site de l'hôpital de Vaudreuil-Soulanges ;
- développement des zones de moindre valeur économique misant sur un cadre bâti compact et ouvert sur un paysage verdoyant.

De plus, la forme urbaine du pôle d'emploi est caractérisée par une trame de rue perméable et favorable au transport actif afin d'encourager l'utilisation des transports collectifs. À cet égard, les aménagements piétons et cyclables se connectent logiquement aux points d'accès du réseau cyclable et collectif.

#### MIXITÉ DES ACTIVITÉS

Stratégiquement situé près du centre-ville de Vaudreuil-Dorion et de l'autoroute de l'Acier (A-30), un nouveau pôle d'emploi et de services se développe, lancé par l'arrivée de 2500 nouveaux emplois liés à l'Hôpital de Vaudreuil-Soulanges. Cet équipement de santé à portée régionale rend attractif les secteurs environnants et génère de nouveaux créneaux économiques liés aux activités de santé.

Ainsi, la transformation urbaine du secteur immédiat est envisagée afin d'y implanter un pôle d'emploi qui intègre des entreprises complémentaires et compatibles aux activités de l'hôpital, par exemple dans les secteurs de la santé, du paramédical, du savoir, de la technologie et des services professionnels, entre autres. Ces nouveaux espaces de bureaux cherchent à combler les carences observées à l'échelle régionale et à consolider le positionnement du centre-ville de Vaudreuil-Dorion comme étant le cœur économique de la région.

De plus, il apparaît stratégique de développer dans le secteur immédiat une offre commerciale complémentaire pour répondre à la demande des professionnels de milieu de la santé, des usagers et des visiteurs de l'Hôpital de Vaudreuil-Soulanges.

La complémentarité des fonctions se traduit par une mixité verticale des usages. L'inclusion d'espaces commerciaux au rez-de-chaussée des édifices à bureaux participe activement au dynamisme du pôle d'emploi et à l'attractivité de l'environnement de travail.



Pôle d'emploi attirant des entreprises dédiées aux technologies propres, nanotechnologies et au développement durable, Éco-campus Hubert-Reeves, Montréal

Source : Technoparc



Pôle d'emploi conçu de manière à préserver et mettre en valeur les composantes naturelles d'intérêt écologiques, Éco-campus Hubert-Reeves, Montréal

Source : Lemay



Pôle d'emploi se déployant sur un ancien golf et préservant les attributs paysagers et naturels du site, Écoparc Albatros, Saint-Eustache

Source : Provencher\_Roy

# CONCEPT D'AMÉNAGEMENT

## PLANIFICATION DÉTAILLÉE PAR SECTEURS

### PÔLE D'EMPLOI

#### CADRE BÂTI

La planification détaillée de ce nouveau pôle d'emploi repose sur l'intégration judicieuse des principes de compacité du cadre bâti, de gradation des hauteurs et d'encadrement du domaine public, afin de limiter les discontinuités du cadre bâti. La linéarité des alignements de constructions, de faibles marges de recul aux abords du boulevard de la Cité-des-Jeunes et la localisation des entrées fonctionnelles aux abords du domaine public sont des éléments qui renforcent le caractère urbain et mixte de ce pôle.

Par ailleurs, la construction d'un cadre bâti distinctif en frontage du boulevard de la Cité-des-Jeunes cherche à créer une interface intéressante avec le site de l'hôpital ainsi qu'un encadrement à l'axe de transit réaménagé. L'ensemble de ces interventions signalent l'entrée de ville du Pôle santé.

Les jeux de volumétrie et la diversité des gabarits sont privilégiés de manière à limiter l'effet de masse de certains bâtiments et créer des variations dans le paysage architectural. Une attention particulière est portée au traitement des façades, notamment au niveau du rez-de-chaussée, pour favoriser une interaction directe avec le domaine public. Ce traitement architectural distinctif des façades porte également sur le choix de l'utilisation de certains matériaux de revêtement de qualité, nobles, durables et de qualité.

À cet égard, l'intégration de principes de construction durable est appliquée et favorisée pour assurer le confort et la qualité de l'environnement de travail des usagers du Pôle santé.

On compte parmi ces principes, les suivants :

- implantation des bâtiments favorisant l'ensoleillement passif et assurant un éclairage et une ventilation naturelle dans toutes les pièces du bâtiment ;
- utilisation d'énergies renouvelables et isolation du bâtiment limitant les pertes thermiques ;
- utilisation de matériaux de qualité, locaux, recyclés, recyclables ou de ressources renouvelables, écoresponsables qui contribuent à la réduction de sa consommation d'énergie (matériaux à forte inertie thermique) ;
- obtention d'une certification environnementale reconnue (ex. : LEED) ;
- aménagement paysager favorisant la biodiversité et la gestion des eaux pluviales ;
- intégration d'espaces extérieurs collectifs appropriables par les usagers du bâtiment (ex. : terrasse, toit, cour, etc.) ;
- intégration des principes d'accessibilité universelle ;
- inclusion d'espaces dédiés à l'agriculture urbaine.

Enfin, les éléments d'affichage contribuent à l'image de marque du Pôle santé.



Bâtiment mixte accueillant des commerces au rez-de-chaussée et des services médicaux aux étages supérieurs, Pointe-Claire

Source : EKM Architecture



Édifice à bureau intégrant des espaces collectifs pour les employés, des mesures de lutte aux îlots de chaleur et de gestion des eaux pluviales, Montréal

Source : Groupe A Annexe U



Toit d'un édifice à bureau mit à profit pour l'agriculture urbaine via l'utilisation de pots géotextiles, Montréal

Source : Index Design

# CONCEPT D'AMÉNAGEMENT

## PLANIFICATION DÉTAILLÉE PAR SECTEURS

### PÔLE D'EMPLOI

#### GESTION DU STATIONNEMENT

Des stratégies sont préconisées pour optimiser l'utilisation des aires de stationnement, réduire leur omniprésence dans le paysage et diminuer leur empreinte écologique.

L'intégration paysagère des aires de stationnement est partie intégrante de la planification du pôle d'emploi afin de réduire l'empreinte visuelle de l'automobile dans le paysage urbain. À cet égard, l'implantation en cour arrière et latérale est priorisée de manière à limiter l'impact visuel des aires de stationnement depuis le domaine public, de même que l'aménagement d'un stationnement en structure (souterrain, sous le niveau de la rue ou étagé) qui doit être envisagé.

La mise en commun des entrées charretières et des voies d'accès aux aires de stationnement depuis le domaine public est favorisée. Également, dans le cas d'usages compatibles, la mutualisation des aires de stationnement sera de mise pour optimiser l'utilisation des stationnements.

L'aménagement des stationnements en structure (souterrain, sous le niveau de la rue ou étagé) constitue la norme. Lorsqu'exceptionnellement prévu, les stationnements de surface sont aménagés dans l'optique de réduire les îlots de chaleur occasionnés par de vastes surfaces minéralisées. Les aires de stationnement intègrent des mesures de verdissement grâce à la plantation d'arbres et la présence d'îlot de verdure qui, à maturité, offrent un ombrage généreux. De même, les aires de stationnement comportent des mesures de gestion des eaux pluviales in situ telles que l'aménagement de noues végétalisées aux abords de la voie publique et des allées véhiculaires, des jardins d'eau de pluie, des bassins de rétention, et l'utilisation de revêtement perméable ou poreux comportant un indice de réflectance solaire élevé.

Les aires de stationnement prévoient des mesures d'apaisement de la circulation et des aménagements favorables aux piétons qui sont sécuritaires et conviviaux (ex : marquage au sol, matériaux distincts, etc.). Enfin, l'inclusion de cases de stationnement réservées à l'autopartage, aux personnes à mobilité réduite, de bornes de recharges électriques et de supports à vélo est privilégiée.



Stationnement végétalisé et intégrant des mesures de gestion des eaux pluviales, Université de Régina, Saskatchewan

Source : DIALOG



Intégration de bornes de recharge électrique, Montréal

Source : CRE Montréal



Lien piéton sécurisé et séparé de l'aire de stationnement, Québec

Source : Groupe A Annexe U

# CONCEPT D'AMÉNAGEMENT

## PLANIFICATION DÉTAILLÉE PAR SECTEURS

### BOULEVARD DE LA CITÉ-DES-JEUNES

#### TRANSPORT COLLECTIF

L'accessibilité et l'attractivité du Pôle santé nécessitent une révision des différents réseaux de transport afin d'encourager l'utilisation de modes de déplacement durables, éviter la congestion routière et assurer une cohabitation harmonieuse des différents usagers du transport fréquentant ce secteur. À cet égard, l'intégration du réseau de transport collectif est prioritaire dans le réaménagement du boulevard de la Cité-des-Jeunes.

Colonne vertébrale du Pôle santé, le boulevard de la Cité-des-Jeunes est réaménagé par une proposition intermunicipale visant à arrimer le Pôle santé au territoire de Saint-Lazare et, plus prioritairement, au Quartier de la gare qui s'avère un secteur névralgique pour la région de Vaudreuil-Soulanges en matière d'activités urbaines et de transport.

Le réaménagement de cet axe tient également compte de la présence de fonctions urbaines diverses entraînant la présence de véhicules lourds.

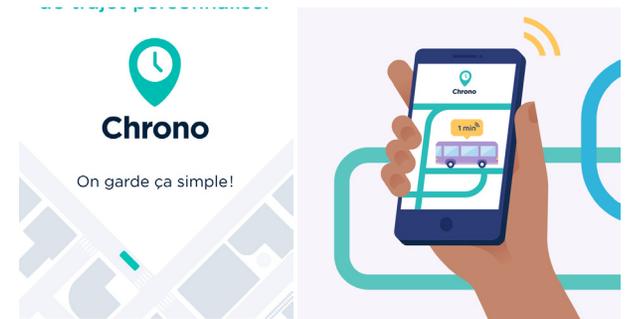
Ainsi, le réaménagement du boulevard de la Cité-des-Jeunes est un projet phare pour le développement du Pôle santé. Il constitue une opportunité d'élargir l'emprise de l'axe pour y intégrer des aménagements assurant une desserte en transport collectif optimale, celle-ci évidemment bonifiée avec l'arrivée de l'hôpital.

Une révision du réseau d'autobus est de mise afin d'assurer la connectivité entre l'Hôpital de Vaudreuil-Soulanges à différents lieux stratégiques dans la ville, notamment la gare de train de banlieue Vaudreuil, ainsi qu'une fréquence de passage adaptée à l'achalandage de cet équipement régional.

Des voies réservées aux autobus et l'aménagement d'arrêts sécuritaires, conviviaux et accessibles à la marche sont prévus pour favoriser les déplacements en transport collectif au quotidien. S'ajoute également, l'intégration de nouvelles technologies qui permettent un affichage intelligent en temps réel des prochains passages prévus à chaque arrêt d'autobus, en plus d'indiquer le niveau d'achalandage des véhicules, via une application mobile téléchargeable gratuitement. Ces outils permettent alors aux usagers de mieux planifier leurs trajets en fonction de l'état de service du réseau de transport en commun.

Par ailleurs, une attention particulière est accordée à au point d'accès du réseau de transport collectif depuis l'hôpital afin que les déplacements actifs vers ce point soient fluides, intuitifs, sécuritaires et confortables.

Enfin, des stratégies parallèles au transport collectif peuvent être multipliées en partenariat avec l'hôpital et les entreprises du pôle d'emploi pour décourager l'utilisation de l'autosolo (ex. : navette autonome, plateforme de covoiturage, etc.).



Application Chrono utilisée par différents réseaux de transport collectif  
Source : Autorité régionale de transport métropolitain



Coupe type du boulevard de la Cité-des-Jeunes

Source : Provencher\_Roy, adapté du SADR

**Note au lecteur :** cette image illustre des principes d'aménagement et est fournie à titre indicatif, la configuration et la composition réelle des aménagements pourraient différer de cette proposition.

# CONCEPT D'AMÉNAGEMENT

## PLANIFICATION DÉTAILLÉE PAR SECTEURS

### TRANSPORT ACTIF

Tandis qu'à l'heure actuelle, le boulevard de la Cité-des-Jeunes est particulièrement aride à la mobilité active, le réaménagement de cet axe vise l'introduction de mesures favorables au transport actif.

En effet, sans contraindre la fluidité et l'efficacité des déplacements véhiculaires, les aménagements préconisés visent à offrir un espace dédié aux cyclistes et des piétons à même l'emprise élargie du boulevard (trottoirs et pistes cyclables ou piste multifonctionnelle).

La connectivité entre ces nouveaux aménagements et les réseaux cyclables et piétons est assurée afin d'améliorer l'articulation du Pôle santé aux secteurs adjacents, particulièrement le quartier de la Gare.

Les aménagements piétons et cyclables sont séparés visuellement et physiquement des voies de circulation, assurant le confort et la sécurité des usagers. Des mesures de verdissement facilitent cette séparation formelle avec les automobilistes et permettent d'offrir aux piétons et aux cyclistes un environnement de déplacement ombragé, moins bruyant et convivial.

De plus, les aménagements piétons et cyclables sont suffisamment larges, libres d'obstacles et accessibles universellement. Ils intègrent des éléments de mobilier urbain aux endroits stratégiques.

Les intersections névralgiques, soit celles du boulevard de la Cité-des-Jeunes avec le chemin de la Petite-Rivière, l'accès à l'hôpital et la route Harwood, intègrent des mesures sécurisant les déplacements actifs, telles que l'intégration de mesure de gestion de la circulation (ex. : arrêt, feux de circulation, etc.), des saillies de trottoirs et de traverses piétonnes.



Trottoirs séparés des voies de circulation par des mesures de verdissement, Montréal

Source : Ville de Montréal



Intersection sécurisée, boulevard François-Mitterrand, Montarville, France

Source : La depeche

# CONCEPT D'AMÉNAGEMENT

## PLANIFICATION DÉTAILLÉE PAR SECTEURS

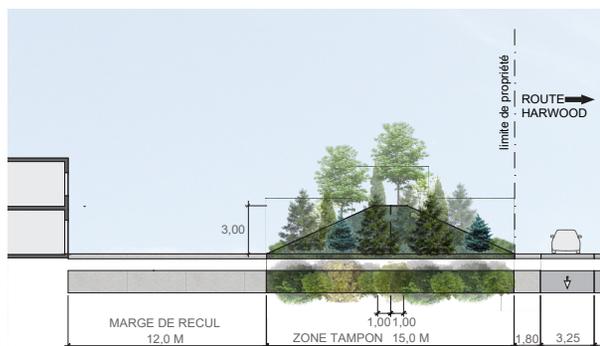
### INTERFACE AVEC LE PARC INDUSTRIEL DU PLATEAU

#### ZONE TAMPON

L'arrivée de l'Hôpital de Vaudreuil-Soulanges à proximité du parc industriel du Plateau exige la création de zones tampons et des distances d'éloignement entre l'établissement de santé et les activités industrielles génératrices de nuisances (ex. : visuelles, sonores, olfactives, etc.).

Si possible, les nouveaux usages commerciaux ou industriels lourds ou générant des nuisances susceptibles d'affecter la qualité des milieux de vie sont exercés à l'intérieur de constructions présentant une architecture de qualité de manière à réduire au maximum des impacts sur le paysage et l'environnement.

Pour atténuer l'interface entre les usages commerciaux lourds ou industriels et le site de l'hôpital, une zone tampon est requise sur la propriété où l'usage incommode est pratiqué. Cette zone tampon est aménagée en bordure de la limite de tout autre terrain situé dans une zone résidentielle, d'espace public (ex. : rue ou parc), institutionnelle et administrative ou situé dans la ville de Saint-Lazare.



Coupe type d'une zone tampon d'une industrie en bordure de la route Harwood

Source : Provencher\_Roy

Sous réserve des normes indiquées au règlement de zonage, les normes d'aménagement suivantes sont prévues.

La zone tampon respecte une largeur minimale de 10 mètres pour les commerces lourds et de 15 mètres pour les industries génératrices de nuisances.

Ces espaces libres font l'objet de mesures d'aménagement afin d'atténuer les nuisances et de créer un écran paysager. Les aménagements de la zone tampon respectent les critères suivants :

- Formation d'un talus de hauteur minimale de 2 à 3 mètres (selon les zones) avec un replat d'une largeur minimale d'un mètre de chaque côté;
- Couvert arborescent occupant minimalement 75 % de la superficie, lorsque les arbres sont à maturité ;
- Plantation d'espèces végétales variées, minimalement 4 espèces et minimalement 60 % des tiges plantées sont du groupe des conifères ;
  - Les conifères plantés ont une hauteur minimale de 2 mètres lors de la mise en terre et forment un écran continu 3 ans après, lorsque rendus à maturité ;
- Ensemencement des espaces libres d'herbacés ou d'arbustes ;
- Aménagement de la zone tampon réalisé dans les 12 mois depuis l'émission du permis de construction d'un bâtiment principal.

Dans le cas des terrains situés en bordure de la route Harwood, aucune construction n'est autorisée en déca de 12 mètres de la limite de la bande tampon longeant cet axe.

#### ARCHITECTURE, IMPLANTATION ET AMÉNAGEMENT DE TERRAINS

Des mesures supplémentaires aux zones tampons régissent l'architecture, l'implantation et l'aménagement des terrains du parc industriel du Plateau afin d'améliorer son intégration dans le paysage urbain.

De manière générale, l'implantation des bâtiments est déterminée en réduisant au maximum les vues directes sur les aires d'entrepôts depuis la route Harwood. De plus, une attention particulière est accordée au traitement des façades visibles depuis le domaine public, privilégiant les matériaux durables et de qualité.

Les terrains comprennent l'aménagement de bandes paysagères d'une largeur minimale de 3 mètres aux abords des lignes de lot de manière à ce qu'une superficie non négligeable des terrains soit végétalisée.

L'objectif est d'augmenter la présence de végétation et d'arbres à grand déploiement au sein des espaces vacants et non aménagés. De plus, la préservation des composantes naturelles des terrains est privilégiée par le maintien des arbres matures et des dépressions topographiques.

Les aires de stationnement et les espaces de chargement et déchargement intègrent des stratégies visant une gestion des eaux pluviales et de lutte aux îlots de chaleur dans le choix des matériaux et le verdissement.

Des mesures particulières s'appliquent aux aires d'entreposage extérieur afin que leur visibilité soit réduite et que leur empreinte au sol soit optimisée.

05

**MISE EN ŒUVRE**

# MISE EN ŒUVRE

## PLAN D'ACTION

Le plan d'action traduit l'ensemble des objectifs en leur associant des stratégies concrètes d'aménagement qui seront mises en œuvre selon diverses périodes de réalisation. La Ville de Vaudreuil-Dorion déterminera les interventions à réaliser au fil des ans en fonction des enjeux d'aménagement et de développement territorial, prioritaires, des budgets et des ressources disponibles.

Les actions sont associées à des outils, lorsqu'applicables, ainsi qu'à des partenaires potentiels, identifiés à titre indicatif. Il s'agit d'acteurs clés qui pourraient être consultés ou impliqués dans la réalisation des interventions.

Le plan d'action est un outil de prise de décision qui se veut évolutif. Ainsi, tant les interventions proposées que le cadre temporel suggéré pour leur réalisation peuvent être bonifiés et modifiés.

L'échelle temporelle se décline de la manière suivante:



**En continu**  
ou selon les  
opportunités



**Court terme**  
(0-4 ans)



**Moyen terme**  
(4-8 ans)



**Long terme**  
(8 ans et plus)

## ORIENTATION 1 – VOCATION

### Stimuler l'émergence d'un pôle d'emploi et de services novateur, attractif et en synergie avec son environnement urbain

OBJECTIF 1.1 : Favoriser l'essor d'un pôle d'emploi complémentaire et compatible avec les activités de l'Hôpital de Vaudreuil-Soulanges			
STRATÉGIES	PARTENAIRES	OUTILS	ÉCHÉANCIER
<p>Privilégier l'implantation d'usages créateurs d'emploi complémentaires aux activités de l'hôpital et à faible externalité négative dans les secteurs de la santé, du paramédical, du savoir, de la technologie et des services professionnels, entre autres</p> <p>Exemples:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Services médicaux auxiliaires (radiologie, audiologie, services de laboratoires, etc.)</li> <li>Cliniques de réhabilitation</li> <li>Bureaux de médecin</li> <li>Formation infirmière</li> <li>Services professionnels (finances, droit, marketing et de publicité, assurance et services immobiliers, ingénierie et architecture, technologies, communication, etc.)</li> <li>Garderie</li> <li>Commerce de détail (épicerie, pharmacie, SAQ, restaurant, etc.)</li> </ul>	<p>Ville, Développement Vaudreuil-Soulanges (DEV), Chambre de commerce et d'industrie de Vaudreuil-Soulanges (CCIVS)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Étude de marché</li> <li>Règlement de zonage</li> </ul>	
<p>Favoriser le partage des ressources et le regroupement d'entreprises complémentaires (ex.: mutualisation des aires de stationnement, des espaces publics, etc.)</p>	<p>Ville, promoteurs</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Règlement de zonage</li> <li>Ententes de développement avec les promoteurs immobiliers</li> </ul>	

# MISE EN ŒUVRE

## PLAN D'ACTION

### ORIENTATION 1 – VOCATION

Poursuivre le soutien aux initiatives susceptibles d'attirer de nouvelles entreprises et de créer de l'emploi (ex : soutien aux entreprises)	DEV, CCIVS	<ul style="list-style-type: none"> <li>Collaboration</li> </ul>	
Faire la promotion d'un nouveau pôle d'emploi régional axé sur la santé, l'innovation et le bien-être			
Planifier et autoriser les équipements et services publics et gouvernementaux de portée régionale.	Ville, Développement Vaudreuil-Soulanges (DEV), CISSS de la Montérégie-Ouest (CISSMO)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Règlement de zonage</li> <li>Collaboration</li> </ul>	

## Stimuler l'émergence d'un pôle d'emploi et de services novateur, attractif et en synergie avec son environnement urbain

### OBJECTIF 1.2 : Articuler le développement urbain du Pôle santé au positionnement du quartier de la Gare

STRATÉGIES	PARTENAIRES	OUTILS	ÉCHÉANCIER
Stimuler l'émergence d'une nouvelle centralité économique à proximité du centre-ville de Vaudreuil-Dorion, consolidant ce secteur comme principal pôle d'emploi et de services régional	Ville	<ul style="list-style-type: none"> <li>Règlement de zonage</li> </ul>	
Favoriser l'implantation de commerces et de services de proximité afin de combler les besoins des différents usagers du Pôle santé sans compromettre la viabilité de l'offre commerciale du quartier de la Gare	Ville	<ul style="list-style-type: none"> <li>Règlement de zonage</li> </ul>	
Autoriser la mixité d'occupants au sein d'une même construction (ex.: rez-de-chaussée commercial et bureau aux étages supérieurs)	Ville	<ul style="list-style-type: none"> <li>Règlement de zonage</li> </ul>	

### OBJECTIF 1.3 : Encadrer et atténuer les impacts négatifs des grandes infrastructures de transport et des activités génératrices de nuisances

STRATÉGIES	PARTENAIRES	OUTILS	ÉCHÉANCIER
Prescrire des normes de construction et d'aménagement spécifiques pour contrôler les nuisances sonores et visuelles liées à la proximité d'infrastructures routières	Ville	<ul style="list-style-type: none"> <li>Règlement de construction</li> </ul>	
Atténuer la visibilité des usages commerciaux et industriels lourds localisés dans le parc industriel du Plateau par le maintien des dispositions réglementaires en vigueur visant l'aménagement de zone tampon, l'aménagement des terrains et l'évaluation de l'implantation et l'intégration architecturale des constructions	Ville	<ul style="list-style-type: none"> <li>Règlement de zonage</li> <li>Règlement sur les Plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA)</li> </ul>	
Encadrer l'autorisation des usages commerciaux ou industriels lourds ou générant des nuisances susceptibles d'affecter la qualité des milieux de vie dans le parc industriel du Plateau	Ville	<ul style="list-style-type: none"> <li>Règlement sur les usages conditionnels</li> </ul>	

# MISE EN ŒUVRE

## PLAN D'ACTION

### ORIENTATION 2 – MOBILITÉ

#### Assurer l'accessibilité de la destination régionale à l'ensemble de ses usagers par une approche en mobilité intégrée

OBJECTIF 2.1 : Améliorer la fluidité des déplacements sur le réseau routier			
STRATÉGIES	PARTENAIRES	OUTILS	ÉCHÉANCIER
Élaborer une proposition intermunicipale avec la Ville de Saint-Lazare visant le réaménagement du boulevard de la Cité-des-Jeunes pour y intégrer des mesures favorables au transport collectif et actif visant une cohabitation entre les différents modes de déplacement	Ville, Ville de Saint-Lazare, MRC, Ministère du Transport (MTQ)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Proposition intermunicipale</li> </ul>	
Aménager des intersections aux points d'accès principaux et secondaires de l'hôpital sur boulevard de la Cité-des-Jeunes, entre l'A-30 et la route Harwood, ainsi que la route Harwood assurant une accessibilité optimale et sécuritaire au centre hospitalier	Ville, MTQ	<ul style="list-style-type: none"> <li>Collaboration</li> <li>Programme quinquennal d'immobilisation (PQI)</li> <li>Plan directeur de mobilité durable</li> </ul>	
Réaménager l'intersection du boulevard de la Cité-des-Jeunes et du chemin de la Petite-Rivière grâce à une nouvelle géométrie améliorant la sécurité des déplacements			
Évaluer le potentiel de réaménager le viaduc du boulevard de la Cité-des-Jeunes surplombant l'autoroute de l'Acier (A-30) afin d'assurer un lien actif sécuritaire entre le Pôle santé et le quartier de la Gare			
Évaluer la possibilité de réaménager le viaduc de l'intersection du boulevard de la Cité-des-Jeunes et de la route Harwood pour réduire l'utilisation du chemin de la Petite-Rivière pour accéder à l'A-30			
Optimiser et reconfigurer les feux de circulation existants au niveau de l'échangeur A-30/ boulevard de la Cité-des-Jeunes			

# MISE EN ŒUVRE

## PLAN D'ACTION

### ORIENTATION 2 – MOBILITÉ

#### Assurer l'accessibilité de la destination régionale à l'ensemble de ses usagers par une approche en mobilité intégrée

##### OBJECTIF 2.2 : Garantir l'accessibilité du Pôle santé par une desserte en transport collectif efficace et multimodale

STRATÉGIES	PARTENAIRES	OUTILS	ÉCHÉANCIER
Réaliser des démarches auprès d'Exo afin d'accroître la desserte en transport collectif dans les périodes hors pointe et d'assurer la desserte des points d'intérêts de la ville, reliant notamment l'hôpital	Ville, Exo	<ul style="list-style-type: none"> <li>Plan directeur de mobilité durable</li> </ul>	
Prévoir un accès sécuritaire, convivial et efficient au réseau de transport collectif depuis le site de l'hôpital	Ville, Centre intégré de santé et services sociaux de la Montérégie-Ouest (CISSMO)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Plan directeur de mobilité durable</li> </ul>	
Prévoir des mesures favorables au transport collectif à la proposition de réaménagement du boulevard de la Cité-des-Jeunes (ex.: mesures préférentielles pour autobus, arrêts d'autobus conviviaux et sécuritaires, etc.)	Ville, Ville de Saint-Lazare, MRC, MTQ	<ul style="list-style-type: none"> <li>Proposition intermunicipale</li> </ul>	
Évaluer l'opportunité d'implanter une navette autonome desservant la gare Vaudreuil au futur Hôpital de Vaudreuil-Soulanges	Ville, Exo	<ul style="list-style-type: none"> <li>Plan directeur de mobilité durable</li> <li>Programme quinquennal d'immobilisation (PQI)</li> </ul>	
Élaborer un plan de gestion des déplacements pour les usagers de l'hôpital (incluant un service d'accompagnement et des mesures incitatives)	Ville, CISSMO	<ul style="list-style-type: none"> <li>Plan directeur de mobilité durable</li> <li>Plan de gestion des déplacements</li> </ul>	
Élaborer une stratégie visant à intégrer une diversité de services liés à la mobilité durable et favorisant les opérations du « premier et dernier kilomètre » (autopartage, vélo-partage, etc.) pour les usagers du pôle d'emploi	Ville, entreprises	<ul style="list-style-type: none"> <li>Plan directeur de mobilité durable</li> </ul>	

# MISE EN ŒUVRE

## PLAN D'ACTION

### ORIENTATION 2 – MOBILITÉ

#### Assurer l'accessibilité de la destination régionale à l'ensemble de ses usagers par une approche en mobilité intégrée

OBJECTIF 2.3 : Déployer un réseau de liens actifs sécuritaires et conviviaux			
STRATÉGIES	PARTENAIRES	OUTILS	ÉCHÉANCIER
Assurer une planification intégrée des transports collectifs, actifs et alternatifs à l'autosolo conjointement à la planification des projets de développement du pôle d'emploi	Ville, promoteurs	<ul style="list-style-type: none"> <li>Plan directeur de mobilité durable</li> <li>Programme quinquennal d'immobilisation (PQI)</li> <li>Ententes de développement avec les promoteurs immobiliers</li> </ul>	
Assurer la sécurité, la convivialité et l'accessibilité universelle des déplacements aux abords de l'Hôpital de Vaudreuil-Soulanges et au sein de celui-ci	Ville, CISSMO	<ul style="list-style-type: none"> <li>Plan directeur de mobilité durable</li> </ul>	
Prévoir des mesures favorables au transport actif à la proposition de réaménagement du boulevard de la Cité-des-Jeunes (ex.: trottoir, piste cyclable/piste multifonctionnelle, plantation d'arbres, éclairage, etc.)	Ville, Ville de Saint-Lazare, MRC, MTQ	<ul style="list-style-type: none"> <li>Proposition intermunicipale</li> </ul>	
Assurer la connectivité des nouveaux aménagements cyclables au réseau existant	Ville, MTQ	<ul style="list-style-type: none"> <li>Plan directeur de mobilité durable</li> </ul>	
Aménager de nouvelles traverses piétonnes aux intersections névralgiques du boulevard de la Cité-des-Jeunes et de la route Harwood pour sécuriser les déplacements piétons	Ville, MTQ		
OBJECTIF 2.4 : Prioriser une gestion durable des stationnements			
STRATÉGIES	PARTENAIRES	OUTILS	ÉCHÉANCIER
Favoriser la réduction des îlots de chaleur par l'aménagement de stationnements étagés ou souterrains, et si possible non visibles depuis la voie publique	Ville, CISSMO	<ul style="list-style-type: none"> <li>Règlement de zonage et sur les PIIA</li> <li>Ententes avec le CISSMO</li> </ul>	
Imposer des mesures restrictives à l'agrandissement ou l'aménagement d'aires de stationnement supplémentaires pour l'Hôpital de Vaudreuil-Soulanges	Ville, CISSMO	<ul style="list-style-type: none"> <li>Règlement de zonage</li> <li>Ententes avec le CISSMO</li> </ul>	
Végétaliser significativement les aires de stationnement de surface et veiller à mettre en place des mesures de gestion des eaux de ruissellement	Ville	<ul style="list-style-type: none"> <li>Règlement de zonage</li> </ul>	
Bonifier l'offre en stationnement pour les véhicules électriques et les vélos, grâce à l'ajout de bornes de chargement électrique et de supports à vélos	Ville		
Prévoir des mesures d'apaisement de la circulation ainsi que des aménagements délimitant clairement un cheminement piéton sécuritaire pour les stationnements de surface de grande dimension	Ville, promoteurs, CISSMO	<ul style="list-style-type: none"> <li>Règlement de zonage et sur les PIIA</li> </ul>	

# MISE EN ŒUVRE

## PLAN D'ACTION

### ORIENTATION 3 – IDENTITÉ

#### Doter le secteur d'une signature architecturale et paysagère exemplaire et respectueuse de son héritage agricole

##### OBJECTIF 3.1 : Développer une identité architecturale distinctive et durable

STRATÉGIES	PARTENAIRES	OUTILS	ÉCHÉANCIER
Marquer l'entrée de ville du Pôle santé par la qualité des aménagements du domaine public et la qualité architecturale de l'Hôpital de Vaudreuil-Soulanges	Ville	<ul style="list-style-type: none"> <li>Programme quinquennal d'immobilisation (PQI)</li> </ul>	
Assurer un dialogue entre l'environnement bâti et l'environnement naturel et urbain, en accordant une importance particulière au traitement des façades et des entrées principales	Ville	<ul style="list-style-type: none"> <li>Règlement de zonage et sur les PIIA</li> </ul>	
Appuyer les initiatives visant l'obtention d'une certification environnementale pour la construction d'un bâtiment, d'une infrastructure ou d'un quartier (ex. : LEED, LEED Nd, Envision, etc.), notamment en réduisant les délais d'émission des permis et certificats et en soutenant financièrement ces projets	Ville, promoteurs	<ul style="list-style-type: none"> <li>Soutien administratif et financier</li> <li>Règlement sur les permis et certificats (ex.: réduction des délais, réduction des frais de permis)</li> <li>Règlement no 1790 (crédit taxes bâtiments LEED)</li> <li>Guide des aménagements durables</li> </ul>	
Établir des normes, des critères et des stratégies favorisant l'aménagement de quartiers durables (ex.: gestion intégrée des eaux pluviales, efficacité énergétique, verdissement, lutte aux îlots de chaleur, etc.)	Ville	<ul style="list-style-type: none"> <li>Règlements de zonage, sur les PIIA et de construction</li> <li>Guide des aménagements durables</li> </ul>	
Privilégier le lotissement de conservation pour le pôle d'emploi afin d'assurer la protection, la connectivité et l'intégrité des composantes naturelles d'intérêt	Ville, promoteur	<ul style="list-style-type: none"> <li>Règlement de lotissement</li> </ul>	
Veiller à l'insertion de nouvelles constructions à faible impact sur l'environnement (qualité de l'air, bruit, vents prédominants, ensoleillement, etc.)	Ville, promoteurs	<ul style="list-style-type: none"> <li>Règlement sur les PIIA</li> </ul>	
Assurer l'harmonie et la cohésion architecturale contribuant à l'image de marque et au rayonnement du pôle d'emploi			
Encadrer l'affichage commercial afin de tendre vers une sobriété et une uniformité tout en respectant le cadre naturel et paysager de l'environnement	Ville	<ul style="list-style-type: none"> <li>Règlement sur les PIIA</li> <li>Guide illustré sur l'affichage commercial</li> </ul>	
Faire la promotion de la qualité architecturale de l'Hôpital de Vaudreuil-Soulanges	Ville	<ul style="list-style-type: none"> <li>Plateforme web et outils de promotion</li> </ul>	

# MISE EN ŒUVRE

## PLAN D'ACTION

### ORIENTATION 3 – IDENTITÉ

#### Doter le secteur d'une signature architecturale et paysagère exemplaire et respectueuse de son héritage agricole

OBJECTIF 3.2 : Offrir un environnement urbain axé sur le bien-être et marqué d'un cadre paysager unique			
STRATÉGIES	PARTENAIRES	OUTILS	ÉCHÉANCIER
<p>Végétaliser significativement le domaine public et privé du Pôle santé dans un objectif de lutte aux îlots de chaleur et de préservation du caractère paysager du secteur par les stratégies suivantes:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Exiger un couvert végétal minimal;</li> <li>▪ Ajouter des îlots de végétation sur le domaine public, dans les places publiques et dans les stationnements;</li> <li>▪ Inclure dans la proposition de réaménagement du Cité-des-Jeunes la plantation d'arbres à grand déploiement encadrant l'axe;</li> <li>▪ Aménager des îlots de fraîcheur dans les stationnements par l'implantation de jardins de pluie, la plantation d'arbres et l'utilisation de revêtement composé de matériaux clairs et perméables;</li> <li>▪ Permettre et encourager la végétalisation des constructions par l'intégration de technologies vertes et novatrices (ex. : toits verts, murs végétaux, etc.).</li> </ul>	<p>Ville, promoteurs, Ville de Saint-Lazare, MRC, MTQ, CISSSMO</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Règlement sur les PIIA</li> <li>▪ Programme quinquennal d'immobilisation (PQI)</li> <li>▪ Proposition intermunicipale</li> </ul>	
<p>Appuyer le développement de projets immobiliers intégrant un espace commun et/ou prévoyant un espace de détente destiné aux employés dans le pôle d'emploi</p>	<p>Ville</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Règlement de zonage</li> </ul>	
<p>Préserver les vues d'intérêt du paysage naturel et humanisé et les souligner par des aménagements distinctifs</p>	<p>Ville, promoteurs, CISSSMO</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Règlement de lotissement et sur les PIIA</li> <li>▪ Programme quinquennal d'immobilisation (PQI)</li> </ul>	
<p>Relier les espaces publics, espaces verts et autres composantes structurantes du paysage (ex.: rivière Quinchien) par un parcours actif</p>	<p>Ville, promoteurs, CISSSMO</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Plan directeur de mobilité durable</li> <li>▪ Ententes relatives aux travaux municipaux</li> </ul>	
<p>Prévoir des éléments de mobilier urbain inclusifs, fonctionnels et adaptés à une multitude d'utilisateurs (enfants, adultes, personnes âgées, employés, etc.)</p>	<p>Ville</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Programme quinquennal d'immobilisation (PQI)</li> </ul>	
<p>Appuyer la promotion des saines habitudes de vie à l'intérieur du site de l'Hôpital de Vaudreuil-Soulanges par les stratégies suivantes:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Aménager des circuits de déambulation reliant les différents pavillons, les stationnements et espaces publics</li> <li>▪ Ponctuer ces parcours de haltes et d'espaces publics multifonctionnels et aux vocations diverses (contemplative, repos, sportive, ludique, etc.)</li> <li>▪ Aménager des jardins thérapeutiques favorisant les stimulations sensorielles, les interactions sociales et permettant un contact rapproché avec la nature</li> </ul>	<p>Ville, CISSSMO</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Collaboration</li> </ul>	

# MISE EN ŒUVRE

## PLAN D'ACTION

### ORIENTATION 3 – IDENTITÉ

#### Doter le secteur d'une signature architecturale et paysagère exemplaire et respectueuse de son héritage agricole

#### OBJECTIF 3.3 : Évoquer le passé agricole du lieu dans les formes architecturales, les perspectives paysagères et la programmation des espaces publics

STRATÉGIES	PARTENAIRES	OUTILS	ÉCHÉANCIER
Appuyer l'aménagement de jardins communautaires et promouvoir la plantation d'espèces comestibles sur le domaine privé	Ville, promoteurs, CISSMO	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Collaboration</li> <li>▪ Règlement de zonage</li> </ul>	
Planifier et favoriser la plantation d'arbres fruitiers et de plantes comestibles sur le domaine public	Ville	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Programme quinquennal d'immobilisation (PQI)</li> </ul>	
Inciter les promoteurs industriels à procéder à l'aménagement de serres sur le toit des nouvelles constructions	Ville, promoteurs	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Règlement de zonage et sur les usages conditionnels</li> </ul>	
Appuyer l'aménagement d'une bande tampon comestible sur le site de l'Hôpital de Vaudreuil-Soulanges, à l'interface avec le parc industriel du Plateau	Ville, CISSMO	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Collaboration</li> </ul>	
Évoquer le passé agricole du site de l'hôpital dans son concept architectural et paysager et mettre en valeur le paysage agricole actuel			
Assurer la cohabitation harmonieuse entre les activités agricoles (au nord du territoire du Pôle santé) et celles de l'hôpital			



PLAN PARTICULIER  
D'URBANISME

**RAVIN-BOISÉ**

# TABLE DES MATIÈRES

---

## 01

### INTRODUCTION

Mandat	6
Territoire d'intervention	7
Contexte de planification	8

## 02

### DOSSIER URBAIN

Présentation du territoire	12
Utilisation du sol	13
Interfaces	14
Forme urbaine	15
Mobilité	16
Contraintes naturelles et anthropiques	17
Synthèse des enjeux d'aménagement	18

## 03

### VISION ET ORIENTATIONS

Énoncé de vision	20
Orientations et objectifs	21

## 04

### MISE EN ŒUVRE

Plan d'action	24
---------------	----

<b>ANNEXE I</b> – Plan d'aménagement	31
--------------------------------------	----

# TABLE DES FIGURES

---

Fig. 1. Localisation du PPU du Ravin-Boisé	6
Fig. 2. Limites du PPU du Ravin-Boisé	7
Fig. 3. Grandes affectations du SADR3	8
Fig. 4. Couvert forestier métropolitain, bois et corridor vert	8
Fig. 5. Concept d'organisation spatiale	9
Fig. 6. Plan des grandes affectations du sol	9
Fig. 7. Vue aérienne du Ravin-Boisé	12
Fig. 8. Proportion du territoire occupé par les différentes fonctions urbaines	13
Fig. 9. Utilisation du sol	13
Fig. 10. Interfaces du Ravin-Boisé	14
Fig. 11. Trame viaire	15
Fig. 12. Parcellaire	15
Fig. 13. Cadre bâti	15
Fig. 14. Achalandage véhiculaire	16
Fig. 15. Réseau de transport véhiculaire	16
Fig. 16. Réseau de transport collectif	16
Fig. 17. Contraintes naturelles	17
Fig. 18. Contraintes anthropiques	17

01

**INTRODUCTION**

# INTRODUCTION

## MANDAT

La Ville de Vaudreuil-Dorion actualise ses outils de planification au regard des changements qui s'opèrent sur son territoire. Le présent plan particulier d'urbanisme (PPU), encadrant le développement domiciliaire du Ravin-Boisé, s'inscrit dans la foulée du processus de révision du plan d'urbanisme et fait partie intégrante de celui-ci.

Cet exercice de planification particulier permet à la Ville d'encadrer le développement d'un projet domiciliaire à venir, en cohérence avec le milieu urbain existant à proximité de celui-ci et de manière à respecter le milieu naturel en présence.

Le PPU du Ravin-Boisé s'organise en trois sections :

- le portrait du territoire prenant la forme d'un dossier urbain. Celui-ci permet d'établir les constats relatifs au territoire étudié, d'identifier les problématiques rencontrées, ainsi que les enjeux s'y rattachant;
- la vision et les orientations d'aménagement, alimentées des activités de consultations publiques, guident la planification à long terme du quartier, se traduisant par diverses interventions. Soulignons que la démarche participative a essentiellement porté sur la révision du plan d'urbanisme dans son ensemble, ainsi que du PPU du quartier de la Gare plus spécifiquement. Malgré que le secteur du Ravin-Boisé n'ait pas fait l'objet d'un exercice consultatif spécifique, plusieurs préoccupations, souhaits et suggestions ayant émergé lors des diverses activités participatives ont nourri la planification du présent PPU;
- la mise en œuvre comprend un plan d'action qui priorise les gestes à poser sur une période de 10 ans.

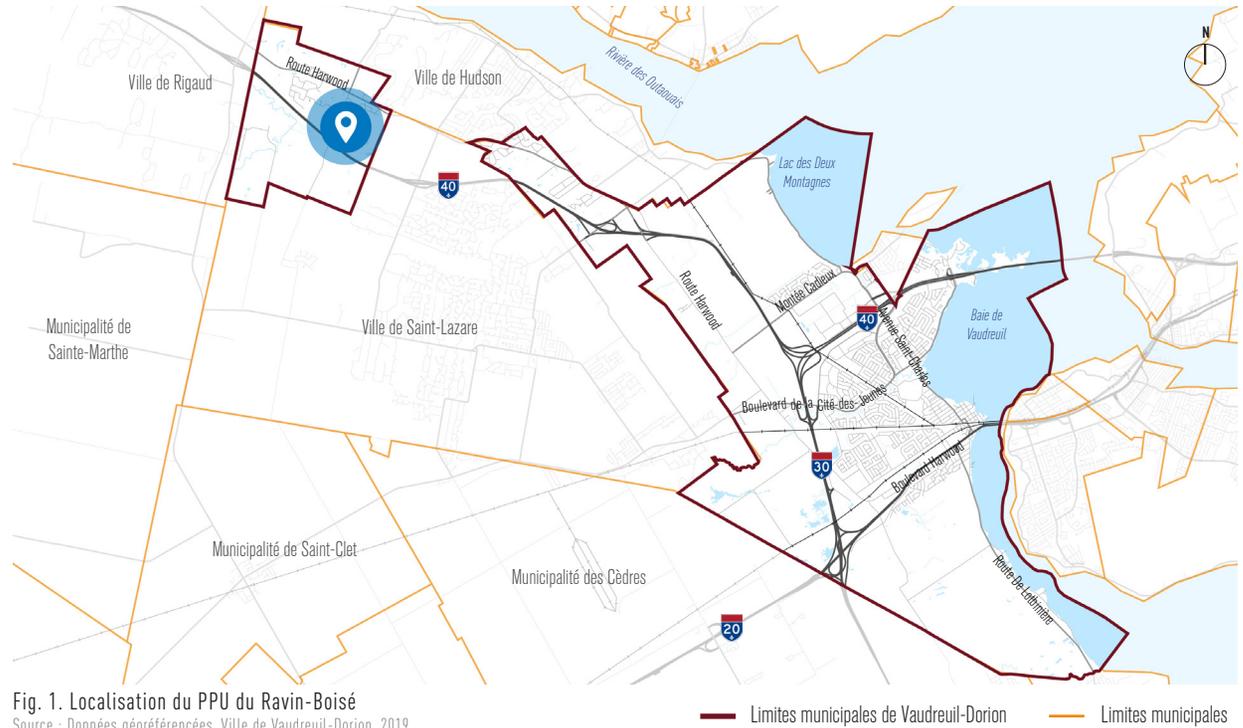


Fig. 1. Localisation du PPU du Ravin-Boisé  
Source : Données géoréférencées, Ville de Vaudreuil-Dorion, 2019

# INTRODUCTION

## TERRITOIRE D'INTERVENTION

Situé à plus de 12 kilomètres au nord-ouest du noyau urbain et de ses services, le secteur du Ravin-Boisé est situé au sein de l'enclave du territoire vaudreuillois-dorionnais nommée le Fief-Choisy. Cette partie du territoire partage ses limites terrestres avec les villes de Rigaud, Hudson et Saint-Lazare (figure 2). Elle est néanmoins reliée au noyau urbain de Vaudreuil-Dorion par l'autoroute Félix-Leclerc (A-40) et la route Harwood (route 342). Soulignons que cette portion du territoire est située à l'extérieur du périmètre d'urbanisation.

Le secteur du Ravin-Boisé, visé par ce PPU est situé au sud-est d'une zone partiellement occupée par un développement domiciliaire de faible densité, présentant un cadre bâti ancien. Le territoire possède des attraits naturels jugés d'importance, en plus d'être traversé par le cours d'eau Vivirais.



Fig. 2. Limites du PPU du Ravin-Boisé

Source : Données géoréférencées, Ville de Vaudreuil-Dorion, 2024

- Limites municipales
- Cours d'eau
- PPU Ravin-Boisé

# INTRODUCTION

## CONTEXTE DE PLANIFICATION

Le présent PPU tire ses assises de documents de planification stratégique élaborés par les différents paliers de gouvernement qui oeuvrent dans la planification du territoire.

### PLAN MÉTROPOLITAIN D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT

Comprise dans le territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), la Ville de Vaudreuil-Dorion doit se conformer aux orientations et aux exigences prescrites dans le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD). Ce document vise à assurer la croissance, la compétitivité et l'attractivité de la région métropolitaine de Montréal par la définition d'orientations, d'objectifs et de critères qui agissent sur l'aménagement, l'environnement et le transport.

Afin d'assurer la protection environnementale et la valorisation des composantes naturelles, le PMAD comprend plusieurs objectifs, dont la protection de 17 % de son territoire. Le document identifie les bois et corridors forestiers métropolitains qui entourent le territoire d'intervention, ainsi que le potentiel de conservation du couvert forestier qui recouvre une part importante du secteur.

### SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT RÉVISÉ

Le Schéma d'aménagement et de développement révisé, 3e génération (SADR3) guide l'organisation physique du territoire de la MRC de Vaudreuil-Soulanges. Certains paramètres influent sur le développement du secteur du Ravin-Boisé.

### Grandes affectations

Parmi les grandes affectations du territoire indiquées au SADR3, le territoire du PPU du Ravin-Boisé est entièrement inscrit dans l'affectation «Aire de villégiature (V)» (figure 3).

Cette aire vise à reconnaître le développement de villégiature résidentiel dans les milieux présentant un potentiel esthétique ou écologique, à l'extérieur des périmètres d'urbanisation.

Les usages autorisés au SADR3 sont les suivants :

- les usages résidentiels;
- les usages récréatifs extensifs;
- les usages visant la conservation des milieux;
- les usages agricoles : sans bâtiment et agriculture urbaine.

La densité d'occupation au sol maximale est fixée à 3,5 logements à l'hectare (brute).

Par ailleurs, les dispositions suivantes s'appliquent aux aires de villégiature :

- la superficie minimale d'un lot à des fins résidentielles est fixée à 3700 m<sup>2</sup>;
- le déboisement maximal est fixé à 40 % de la superficie du lot;
- seules les coupes d'assainissement et de jardinage sont autorisées.



Fig. 3. Grandes affectations du SADR

Source : SADR3 troisième génération, 2021.

#### LÉGENDE

- |                    |                          |                        |
|--------------------|--------------------------|------------------------|
| PPU Ravin-Boisé    | Aires para-urbaines      | Aire résidentielle (R) |
| Aire urbaine (URB) | Aire de villégiature (V) | Aire agricole (A)      |

### Composantes environnementales et paysagères

Le SADR identifie sur le territoire du territoire du PPU du Ravin-Boisé des composantes environnementales d'intérêt (figure 4).

Le secteur est traversé par le corridor vert de Vaudreuil-Soulanges. L'identification de ce corridor vise à consolider et mettre en valeur le couvert forestier ainsi qu'à assurer la connectivité des milieux naturels afin de permettre le déplacement de la faune et préserver la biodiversité.

Le SADR3 reconnaît la montée d'Alstonvale ainsi que le chemin du Fief (hors PPU) comme des chemins de paysage. Il s'agit de routes panoramiques comportant des percées visuelles et/ou des qualités paysagères remarquables à mettre en valeur.

**Note:** Bien que l'enclave Fief-Choisy soit identifiée comme se trouvant dans le bassin versant de la rivière La Raquette, les dispositions relatives à la gestion par bassin versant prévues au SADR3 ne s'applique pas puisque le territoire du PPU est situé au-delà du corridor riverain (étant à plus de 100 mètres à partir de la ligne des hautes eaux de la rivière La Raquette).

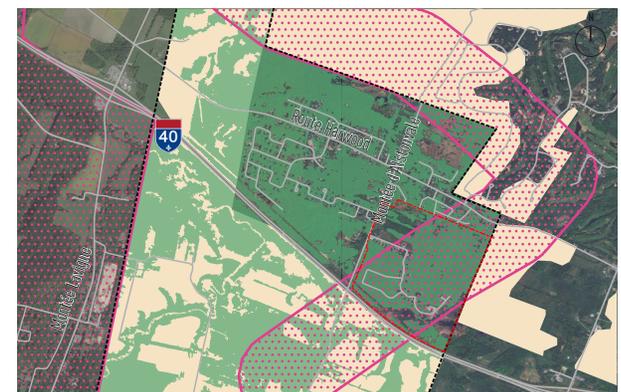


Fig. 4. Couvert forestier métropolitain, bois et corridor vert

Source : Données géoréférencées, Communauté métropolitaine de Montréal, : SADR3 troisième génération, 2021.

#### LÉGENDE

- |                     |  |
|---------------------|--|
| Limites municipales | Bois et corridor forestier métropolitain |
| PPU Ravin-Boisé     | Couvert forestier                        |
|                     | Corridor vert Vaudreuil-Soulanges        |

# INTRODUCTION

## CONTEXTE DE PLANIFICATION

### PLAN D'URBANISME

Le plan d'urbanisme révisé établit les lignes directrices de la planification de la Ville de Vaudreuil-Dorion, répondant aux enjeux actuels et évolutifs du territoire.

La vision urbanistique aspire à faire de Vaudreuil-Dorion une ville durable et attractive, où il fait bon vivre et s'épanouir, en faisant rayonner ses composantes identitaires de la ville que sont sa diversité sociale et culturelle, ses attraits naturels, sa riche histoire et son dynamisme économique.

Cinq orientations traduisent la vision:

1. Soutenir la consolidation et l'articulation des pôles d'activités selon un modèle écoresponsable tout en développant un environnement économique attractif et compétitif;
2. Bonifier la qualité des milieux de vie dans une perspective de santé, de développement durable et d'inclusion sociale;
3. Promouvoir une mobilité durable, multimodale, accessible et sécuritaire à l'ensemble du territoire;
4. Compléter la trame verte et bleue sur le territoire en assurant la protection des milieux naturels et agricoles;
5. Faire rayonner la culture et la vocation récréotouristique afin de renforcer le sentiment d'appartenance.

Ce secteur est par ailleurs identifié comme un secteur résidentiel à développer au concept d'organisation spatiale (figure 5).

### Affectations et densités

L'ensemble du territoire du PPU du secteur du Ravin-Boisé est inscrit sous l'affectation «Villégiature (VIL)» (figure 6).

Cette affectation vise les secteurs résidentiels extérieurs au périmètre d'urbanisation qui ne sont pas desservis par les services municipaux ou uniquement par le réseau d'aqueduc. Toutefois, dans le cas du développement domiciliaire Ravin-Boisé, le développeur prévoit les infrastructures nécessaires à l'alimentation en eau et au traitement des eaux usées qui seront éventuellement cédés à la Ville. Les secteurs résidentiels de villégiature sont de basse densité, dans une perspective de préservation et de mise en valeur des milieux naturels et composantes paysagères d'intérêt. Les usages autorisés sont les suivants:

- Habitation unifamiliale.
- Les usages récréatifs extensifs;
- Les usages visant la conservation des milieux;
- Les usages agricoles sans bâtiment;
- Agriculture urbaine.

Le secteur comprend également l'affectation «Aire résidentielle (RES)» qui vise à reconnaître les milieux de vie à dominance résidentielle et correspond à une partie de la montée d'Alstonvale et de la route Harwood.

Par ailleurs, la densité maximale prescrite au SADR3 est reconduite au plan d'urbanisme, établissant une densité d'occupation au sol maximale à 2,7 logements à l'hectare (nette).



Fig. 5. Concept d'organisation spatiale

Source : Plan d'urbanisme, Ville de Vaudreuil-Dorion, 2024

#### LÉGENDE

--- PPU Ravin-Boisé	↔ Axe autoroutier
■ Quartier résidentiel	↔ Axe de mobilité structurant
▨ Secteur résidentiel à développer	
■ Zone agricole permanente	



Fig. 6. Plan des grandes affectations du sol

Source : Plan d'urbanisme, Ville de Vaudreuil-Dorion, 2024

#### LÉGENDE

Affectations du sol	
--- Limites municipales	■ Villégiature (VIL)
— Limite de la zone agricole	■ Aire résidentielle (RES)
--- PPU Ravin-Boisé	■ Agricole (AGR)

02

**DOSSIER URBAIN**

# DOSSIER URBAIN

## PRÉSENTATION DU TERRITOIRE

Le territoire du PPU du Ravin-Boisé est délimité par l'autoroute Félix-Leclerc (A-40) au sud et par l'emprise de transport hydroélectrique qui longe celle-ci, par la montée d'Alstonvale à l'ouest, la limite municipale de la Ville de Saint-Lazare à l'est et la limite de propriétés résidentielles situées près de la route Harwood, au nord (figure 7).

Le territoire du PPU s'étend sur une distance d'environ 2 kilomètres le long de l'emprise autoroutière et couvre une superficie totale d'environ 122 hectares.



1  
Territoire du PPU, vue depuis l'autoroute 40  
Source : Google Earth, 2019



2  
Emprise d'Hydro-Québec, direction est  
Source : Google Earth, 2019



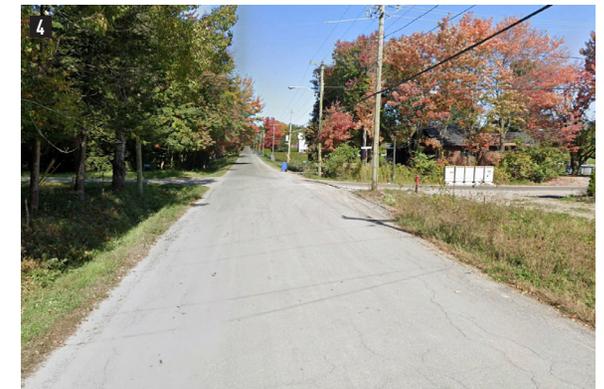
Fig. 7. Vue aérienne du Ravin-Boisé

Source : Google Earth, 2019

— — Limites municipales    - - - Limites PPU



3  
Montée d'Alstonvale, direction nord, près de l'emprise d'Hydro-Québec  
Source : Google Earth, 2019



4  
Montée d'Alstonvale, direction nord près de l'intersection avec la rue du Ravin-Boisé  
Source : Google Earth, 2019

# DOSSIER URBAIN

## UTILISATION DU SOL

Le secteur du Ravin-Boisé est actuellement caractérisé par l'absence d'activités sur son territoire d'application. Seulement 0,3 % du territoire est occupé par la fonction résidentielle, tandis que les terrains vacants représentent la moitié de la superficie du PPU et les espaces verts le tiers. Environ 16 % du territoire est réservé par l'emprise autoroutière (figure 8).

Au final, le développement domiciliaire devrait comprendre approximativement 190 habitations unifamiliales isolées, s'inscrivant en respect des composantes naturelles existantes (figure 9).

Les alentours du territoire du PPU sont partiellement développés et occupés principalement par l'usage résidentiel, présentant un cadre bâti ancien. Quelques commerces et autres usages ponctuent marginalement la route Harwood. On compte également à proximité la caserne de pompiers, située sur la rue Séguin.

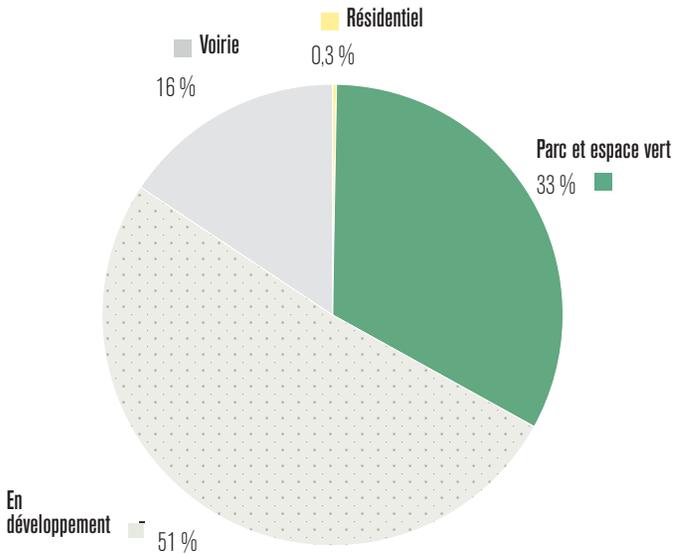


Fig. 8. Proportion du territoire occupé par les différentes fonctions urbaines  
Source : Données géoréférencées, Ville de Vaudreuil-Dorion, 2022

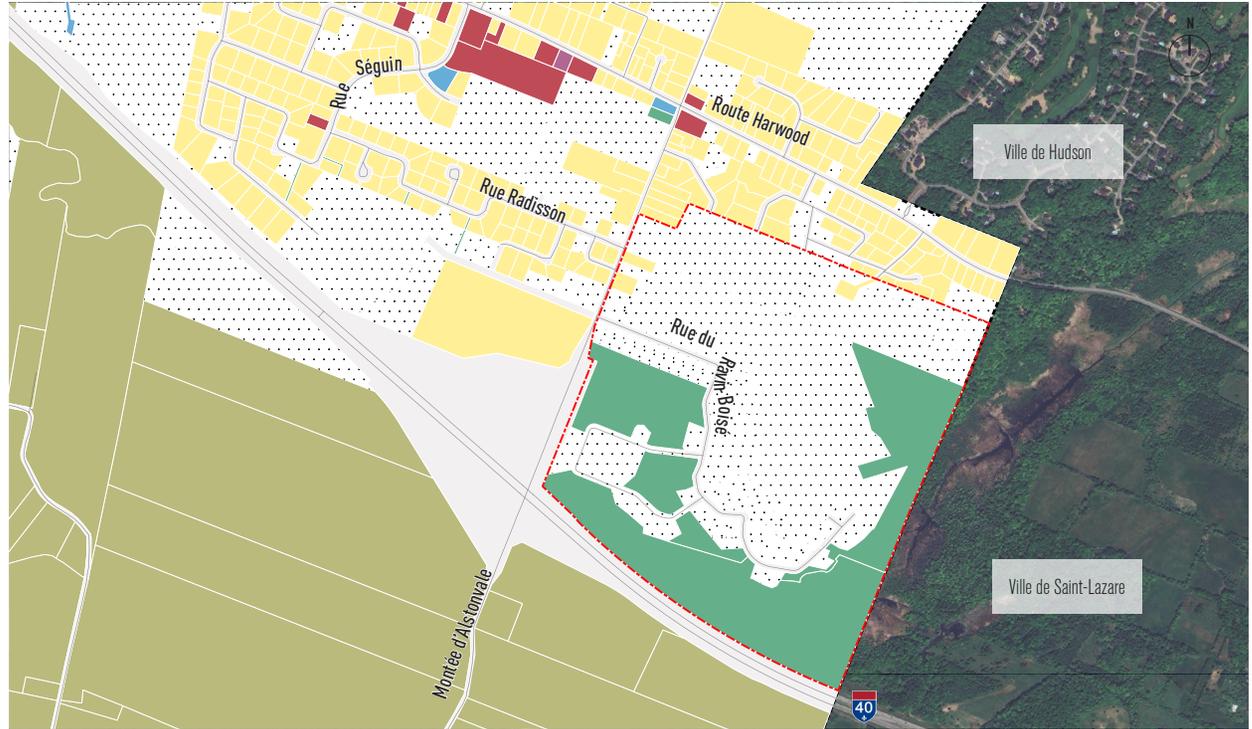


Fig. 9. Utilisation du sol  
Source : Données géoréférencées, Ville de Vaudreuil-Dorion, 2022

### LÉGENDE

- PPU du Ravin-Boisé
- Limites municipales
- Résidentiel
- Commercial
- Industriel
- Institutionnel
- Parc et espace vert
- Agricole
- En développement
- Voirie

# DOSSIER URBAIN

## INTERFACES



Fig. 10. Interfaces du Ravin-Boisé

Source : Google Earth

### LÉGENDE

- Limites du PPU
- Zone agricole
- Quartier résidentiel
- Limites municipales
- Boisé



1 Zone agricole vue depuis l'autoroute 40  
Source : Google Street View, 2019



2 Maison unifamiliale, rue Radisson  
Source : Google Street View, 2019



3 Maison unifamiliale, rue Séguin  
Source : Google Street View, 2019



4 Maison unifamiliale, rue Montgomery  
Source : Google Street View, 2019



5 Maison unifamiliale, rue Houle  
Source : Google Street View, 2019

# DOSSIER URBAIN

## FORME URBAINE

L'analyse de la **trame viaire** démontre qu'un seul axe de circulation relie le territoire du PPU à ses environs. (figure 11). En effet, seule la rue du Ravin-Boisé se connecte à la montée d'Alstonvale, celle-ci permettant d'accéder à la route Harwood (route 342) et aux municipalités voisines. Le tracé sinueux de la rue du Ravin-Boisé est lié à la trajectoire du cours d'eau Vivrais.

La trame viaire adjacente au territoire du PPU est caractérisée par un tracé organique et curviligne. Par ailleurs, certaines de ces rues, particulièrement celles au nord, n'ont pas d'issues et leurs tracés s'interrompent à la limite du territoire d'application. Ces discontinuités dans la trame viaire soulèvent un potentiel de remaillage, advenant le développement de la portion nord du PPU.

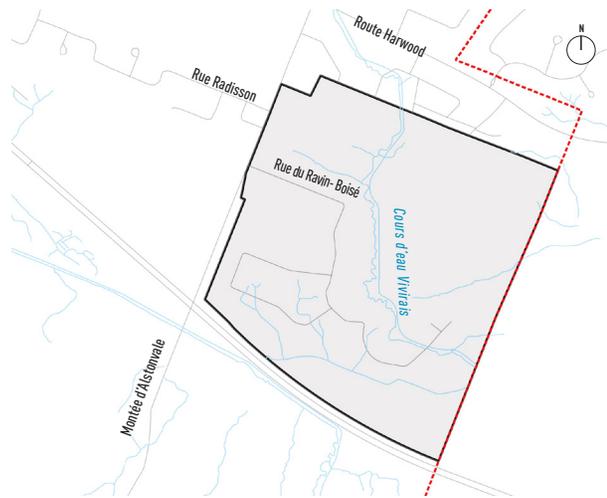


Fig. 11. Trame viaire  
Source : Données géoréférencées, Ville de Vaudreuil-Dorion, 2019

--- Limites municipales

L'analyse du **parcellaire** révèle un découpage hétérogène (figure 12).

D'une part, on compte des lots de grande taille et de formes disparates. Une portion de ces lots est occupée par des espaces verts. Certains lots sont également enclavés, sans présence d'infrastructures ou de desserte viaire. Les lots vacants offrent des opportunités de découpage parcellaire, qui permettent d'accueillir le développement domiciliaire.

D'autre part, on observe plusieurs parcelles de plus petite taille orientées perpendiculairement au tracé de la rue du Ravin-Boisé. Elles ont généralement une largeur de 25 mètres et une profondeur variant entre 60 et 130 mètres. Ces lots, tout comme ceux occupés par l'usage résidentiel au sein de l'enclave du Ravin-Boisé, disposent d'une plus grande superficie que les terrains résidentiels dans le périmètre urbain (en moyenne 2 600 mètres carrés pour les terrains du PPU du Ravin-Boisé en comparaison à 815 mètres carrés pour des terrains desservis).

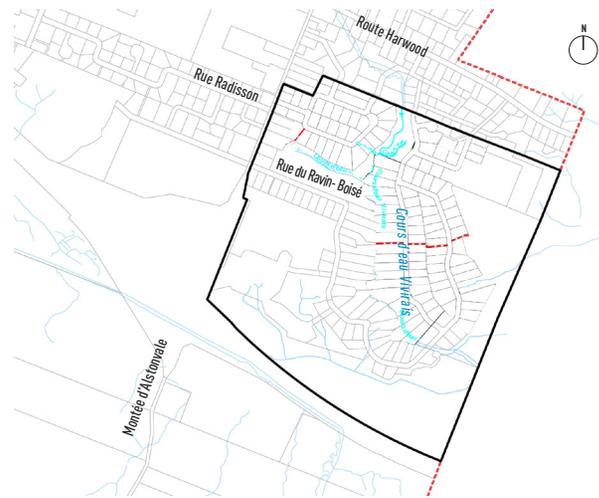


Fig. 12. Parcellaire  
Source : Données géoréférencées, Ville de Vaudreuil-Dorion, 2019

--- Limites municipales

L'analyse du **cadre bâti** indique la présence de bâtiments possédant une faible empreinte au sol et oscillent entre un et deux étages. Toutefois, le projet en développement prévoit la construction de plusieurs bâtiments, donc le cadre bâti évoluera au cours des prochaines années.

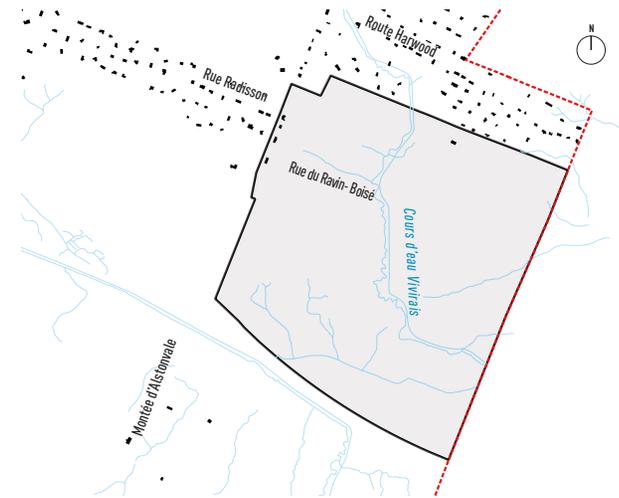


Fig. 13. Cadre bâti  
Source : Données géoréférencées, Ville de Vaudreuil-Dorion, 2019

--- Limites municipales

# DOSSIER URBAIN

## MOBILITÉ

Le secteur Ravin-Boisé est desservi par le **réseau routier** supérieur, puisque le secteur est bordé par l'autoroute Félix-Leclerc (A-40, sorties 17 et 22) et situé à proximité de la route Harwood (route 342) (figure 15). Il s'agit de deux axes permettant de relier l'enclave Fief-Choisy au noyau urbain de Vaudreuil-Dorion et aux municipalités voisines. À ces deux axes se connecte une rue locale, la montée d'Alstonvale qui croise la rue du Ravin-Boisé.

Axe (entre la montée Lavigne et le chemin Côte Saint-Charles)	Débit journalier moyen annuel	Proportion de véhicules lourds
Autoroute Félix-Leclerc (A-40)	30 000	14 %
Route Harwood	1 890	6 %

Fig. 14. Achalandage véhiculaire

Source : Données géoréférencées, ministère des Transports, 2017-2019

Ce sont sur les deux axes du réseau supérieur que se concentre le **réseau de transport collectif** puisque l'on y retrouve quelques lignes d'autobus opérées par Exo - Secteur La Presqu'île (figure 16). La ligne d'autobus 61 relie la ville de Rigaud à la gare de banlieue Vaudreuil et marque quelques arrêts sur la route Harwood. Soulignons la relative proximité du territoire du Ravin-Boisé à la gare de train de banlieue Hudson (ligne Exo 1 — Vaudreuil-Hudson) située à environ 4 kilomètres. Cette gare est desservie par la ligne d'autobus 21, dont l'arrêt le plus proche du territoire d'étude est néanmoins situé à environ 2 kilomètres, soit aux abords du chemin Côte Saint-Charles. Ces trajets d'autobus offrent une fréquence concentrée aux heures de pointe, synchronisée avec les départs des trains, mais ne proposent aucun service la fin de semaine.

Le **réseau de transport actif** est absent dans le secteur du Ravin-Boisé et ses environs. Aucun aménagement cyclable ni mesure favorable aux déplacements à pied n'y sont présents. Toutefois, des sentiers piétons pourraient être aménagés à l'intérieur des parcs projetés afin de les raccorder au réseau local.

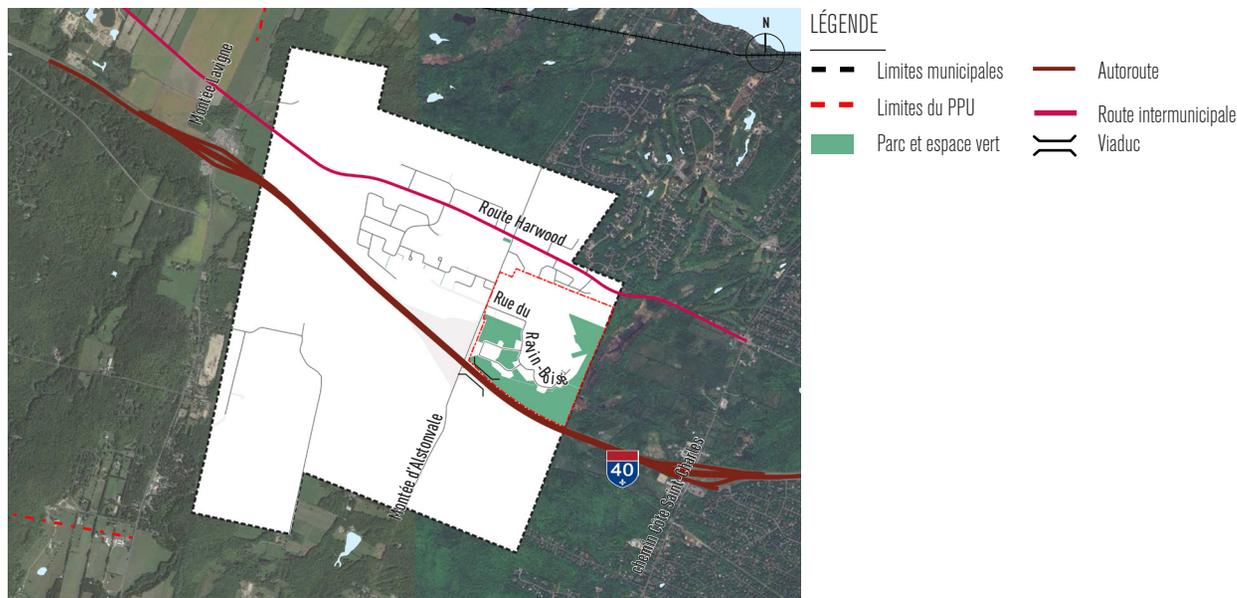


Fig. 15. Réseau de transport véhiculaire

Source : Données géoréférencées, Ville de Vaudreuil-Dorion, 2019

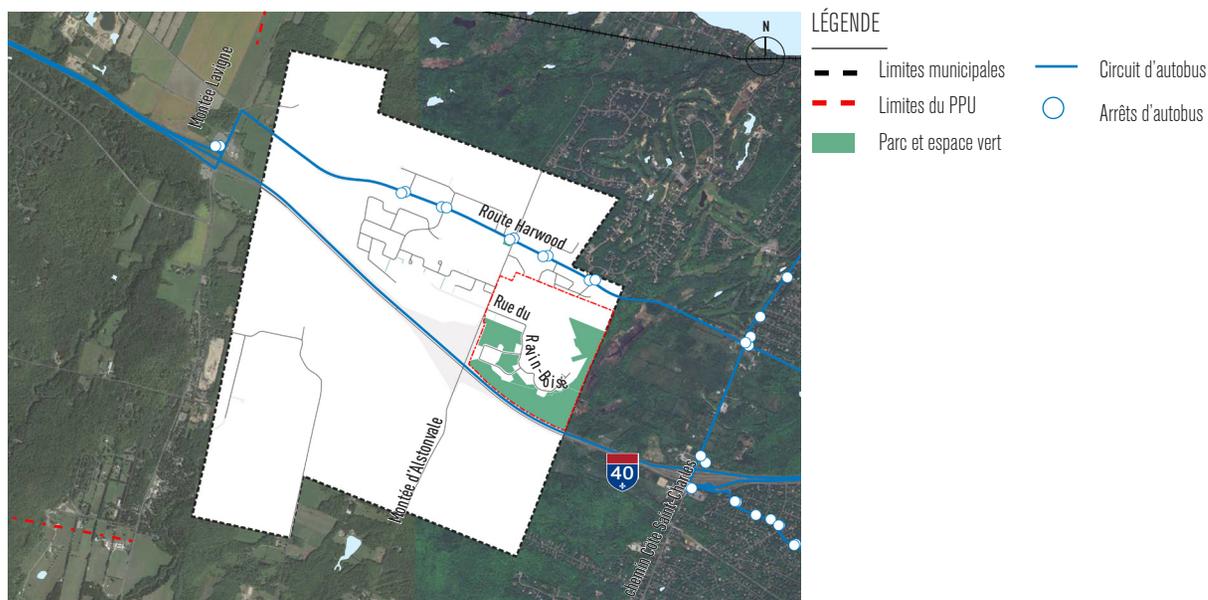


Fig. 16. Réseau de transport collectif

Source : Données géoréférencées, Ville de Vaudreuil-Dorion, 2019

# DOSSIER URBAIN

## CONTRAINTES NATURELLES ET ANTHROPIQUES

Le secteur du PPU du Ravin-Boisé présente des caractéristiques naturelles et anthropiques d'intérêt qui pourraient représenter des contraintes ou des atouts pouvant être mis en valeur dans un futur développement.

D'une part, relativement aux **contraintes naturelles**, le territoire visé dispose de composantes naturelles uniques, notamment liées au passage du cours d'eau Vivirais (figure 17). Ce cours d'eau est bordé d'un talus à pente forte composé de sols argileux. Cette bande riveraine abrupte représente un risque de glissement de terrain qui est mitigé par la présence d'une bande protectrice d'environ 40 mètres.

Par ailleurs, la présence de cours d'eau favorise l'émergence de milieux humides. Ceux-ci se concentrent aux limites sud-est du territoire d'étude. Ils sont principalement composés de marais, mais prennent également la forme de tourbières et de marécages.

D'autre part, en matière de **contraintes anthropiques**, le territoire du PPU du Ravin-Boisé est bordé par le réseau autoroutier, qui entraîne des contraintes liées au bruit (figure 18). À cet effet, le SADR3 prévoit une zone tampon de 220 mètres aux abords de l'autoroute où sont interdits les usages résidentiels, institutionnels et certains usages récréatifs (parcs d'embellissement et d'agrément et terrains de jeux pour tout-petits), à condition de mettre en place des mesures d'atténuation ramenant le niveau sonore à 55 dbA sur une période de 24 heures.

Enfin, le territoire du PPU est traversé par une ligne de transport hydroélectrique (120 kV). Aucune construction n'est permise dans son emprise. Cependant, en partenariat avec Hydro-Québec, celle-ci peut être maximisée par des usages récréatifs, agricoles ou d'agriculture urbaine.

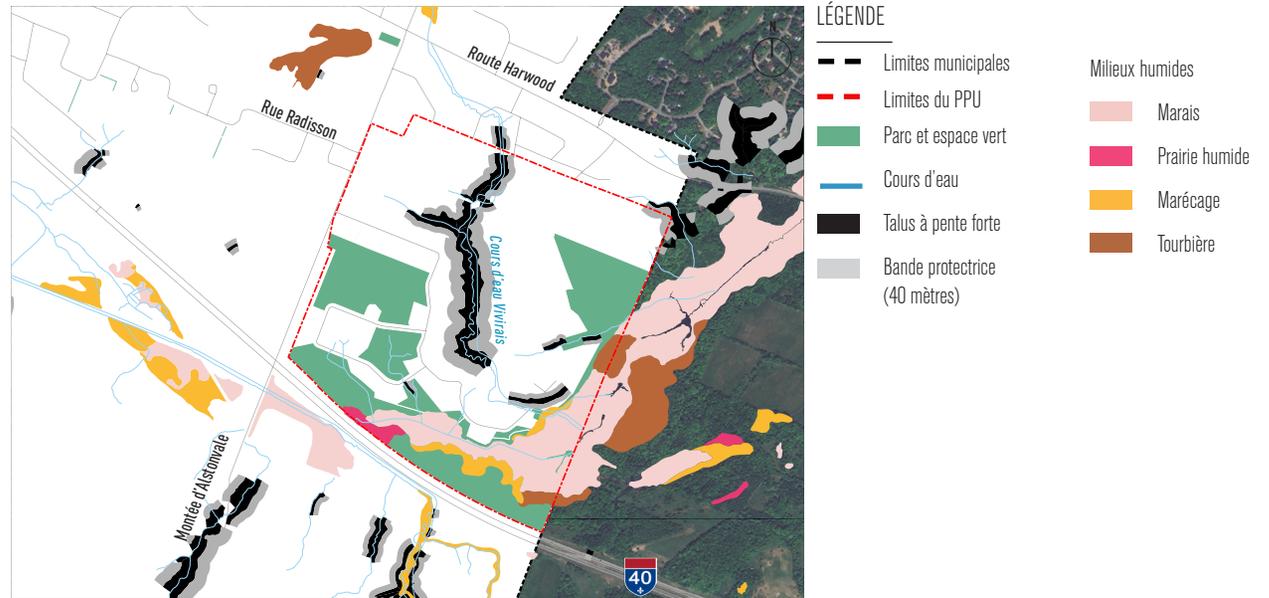


Fig. 17. Contraintes naturelles  
Source : Données géoréférencées, Ville de Vaudreuil-Dorion et Canards Illimités Canada, 2019

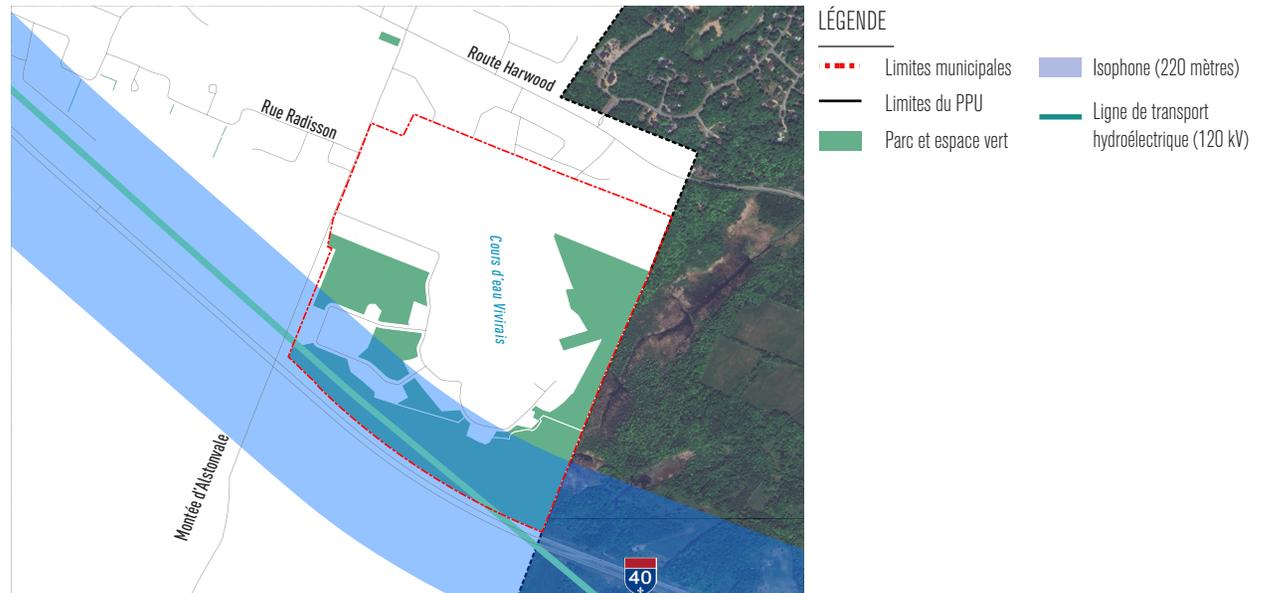


Fig. 18. Contraintes anthropiques  
Source : Données géoréférencées, Ville de Vaudreuil-Dorion, 2019

# DOSSIER URBAIN

## SYNTHÈSE DES ENJEUX D'AMÉNAGEMENT

L'analyse urbaine a révélé les enjeux suivants à considérer pour le développement du Ravin-Boisé.

- l'éloignement physique et l'enclavement territorial du Ravin-Boisé par rapport au noyau urbain de la Ville de Vaudreuil-Dorion et de ses services;
- l'absence de diversité dans l'offre résidentielle, constituée essentiellement d'habitations unifamiliales isolées;
- les conditions de développement prévues pour l'affectation «Villégiature» au SADR3;
- la faible desserte en transport collectif dans la portion sud du territoire, dont l'accès est complexifié par la présence de l'autoroute;
- le risque de glissement de terrain aux abords du cours d'eau Vivirais;
- les milieux humides qui, advenant leur développement, requièrent une approbation du ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques en respect des dispositions de la Loi sur la qualité de l'environnement et de la Loi concernant la conservation des milieux humides et hydriques;
- le corridor de transport hydroélectrique qui déguise le paysage et ne pouvant être construit, mais pouvant être optimisé par d'autres usages au sol;
- les contraintes liées à la mitigation des nuisances sonores associées au corridor autoroutier;
- le manque de lien en transport actif

Le secteur jouit cependant de plusieurs forces qui bénéficieront au développement du Ravin-Boisé :

- la desserte du secteur par le réseau d'aqueduc et d'égout longeant la rue du Ravin-Boisé;
- la présence de larges superficies vacantes et disponibles au développement;
- la proximité au réseau routier supérieur et des opportunités de connexion au réseau routier local;
- la relative proximité au réseau de transport collectif dans la portion nord du territoire (circulant sur la route Harwood);
- la présence d'un cadre paysager naturel et de composantes environnementales importantes, telles que des espaces boisés d'intérêt écologique, des ruisseaux, et cours d'eau, des milieux humides, des arbres matures, etc.

03

**VISION ET ORIENTATIONS**

# VISION ET ORIENTATIONS

## ÉNONCÉ DE VISION

L'énoncé de vision du PPU s'inscrit dans la lignée du changement souhaité par la Ville pour la prochaine décennie, indiqué au plan d'urbanisme. Elle tire donc ses assises du plan d'urbanisme révisé, du PPU précédemment élaboré et des enjeux d'aménagements soulevés dans le dossier urbain. L'énoncé de vision se traduit en grandes orientations, puis en objectifs, qui forment le cadre de la prise de décision municipale en matière d'aménagement du territoire au cours des prochaines années.

### Document annexé

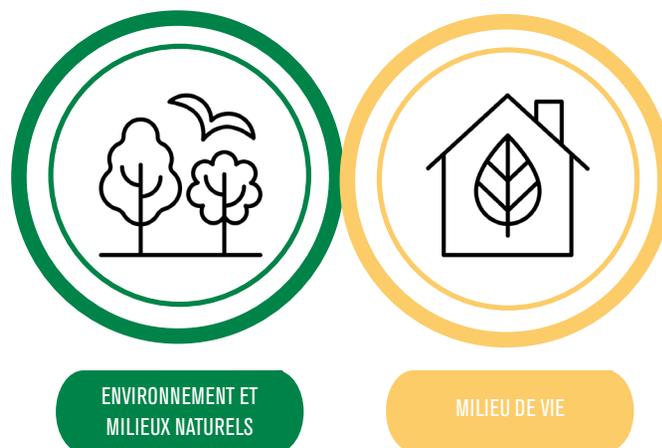
Le «Plan d'aménagement du programme particulier d'urbanisme du Ravin-Boisé» inséré en Annexe I du présent PPU et en faisant partie intégrante, est guidé par les orientations et objectifs identifiés ci-après. Tout projet de lotissement doit notamment respecter ce plan.

Tout ajustement mineur au plan retenu pourra être apporté sans nécessiter de modification au plan d'urbanisme. Est considéré comme mineur tout ajustement au plan qui respecte les grandes orientations et objectifs du PPU.

## ÉNONCÉ DE VISION

Marqué par des composantes naturelles d'importance, le secteur du Ravin-Boisé intègre un **quartier résidentiel soucieux de limiter son empreinte écologique** et tablant sur la **mise en valeur des attributs distinctifs du secteur**.

## 2 GRANDES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT



# VISION ET ORIENTATIONS

## ORIENTATIONS ET OBJECTIFS

### ORIENTATION 1 – ENVIRONNEMENT ET MILIEUX NATURELS

#### Intégrer harmonieusement l'ensemble résidentiel à son environnement naturel

S'insérant dans un milieu riche sur le plan écologique, l'ensemble résidentiel projeté place la protection des composantes naturelles d'intérêt (corridor vert de Vaudreuil-Soulanges, milieux humides, couvert forestier) au cœur de sa planification, en vue de préserver les écosystèmes en place et leur intégrité. Ainsi, l'ensemble résidentiel minimise son empiètement sur les milieux naturels et valorise le plein potentiel paysager du secteur qui en fait son charme. Les composantes naturelles présentes deviennent des éléments identitaires collectifs pour les résidents du Ravin-Boisé. Enfin, la planification du secteur à des fins résidentielles poursuit également l'objectif de créer un quartier durable misant sur des pratiques urbanistiques à faible impact environnemental.

#### Objectifs d'aménagement :

- 1.1. Maintenir un cadre paysager dominé par les éléments naturels;
- 1.2. Garantir l'intégrité des milieux sensibles et des éléments naturels d'intérêt ainsi que leur mise en valeur;
- 1.3. Limiter l'empreinte environnementale de l'urbanisation.



Ensemble résidentiel Jardin du Coteau qui préserve une grande proportion d'espaces boisés rendus accessibles par un réseau de sentiers, Mascouche  
Source : Jardin du Coteau



Mise en valeur du paysage forestier, Berlin, Allemagne  
Source : Hoehc Landscape Architects



Piste multifonctionnelle et installation ludique mettant en valeur le paysage forestier, Hechtel-Eksel, Belgique  
Source : BuroLandschap



Noues paysagères, Seattle, États-Unis  
Source : Seattle Edge Alternatives

# VISION ET ORIENTATIONS

## ORIENTATIONS ET OBJECTIFS

### ORIENTATION 2 – MILIEU DE VIE

#### Offrir un milieu de vie attractif et sain marqué d'un cadre champêtre

L'ensemble résidentiel projeté sur le site du PPU s'inscrit en continuité du milieu de vie adjacent en s'arrimant à la trame urbaine existante et en s'inspirant des caractéristiques du cadre bâti de manière à maintenir le charme champêtre du secteur du Ravin-Boisé.

Pour assurer la fonctionnalité du nouveau quartier, le réseau routier local s'y déploie en misant sur la perméabilité, la connectivité aux milieux environnants et la sécurité pour tous les types de déplacements. À cet égard, les risques et les nuisances liées aux contraintes naturelles et anthropiques du site sont mitigés afin d'offrir aux futurs résidents un cadre de vie sécuritaire et favorable au bien-être individuel et collectif.

#### Objectifs d'aménagement :

- 2.1. Consolider le milieu de vie adjacent par un ensemble résidentiel cohérent et respectueux des caractéristiques particulières du tissu d'insertion;
- 2.2. Assurer une desserte fonctionnelle et sécuritaire du réseau routier local à l'intérieur de l'ensemble résidentiel ainsi que son articulation avec le réseau local adjacent;
- 2.3. Garantir la sécurité et le bien-être de la population au regard des contraintes du site.



Tracé sinueux et aménagements favorables aux déplacements piétons, Seattle, États-Unis

Source : Seattle Edge Alternatives



Mesures d'apaisement de la circulation (marquage au sol, saillie de trottoir végétalisée et enseigne), Portland, États-Unis

Source : Streetsblog



Sentier piéton, Calumet, États-Unis

Source : Archpaper

04

**MISE EN ŒUVRE**

# MISE EN ŒUVRE

## PLAN D'ACTION

Le plan d'action traduit l'ensemble des objectifs en leur associant des stratégies concrètes d'aménagement qui seront mises en œuvre selon diverses échelles temporelles de réalisation. La Ville de Vaudreuil-Dorion déterminera les interventions à réaliser au fil des ans en fonction des enjeux d'aménagement et de développement territorial prioritaires, des budgets et des ressources disponibles.

Les actions sont associées à des outils, lorsqu'applicables, ainsi qu'à des partenaires potentiels, identifiés à titre indicatif. Il s'agit d'acteurs clés qui pourraient être consultés ou impliqués dans la réalisation des interventions.

Le plan d'action est un outil de prise de décision qui se veut évolutif. Ainsi, tant les interventions proposées que le cadre temporel suggéré pour leur réalisation peuvent être bonifiés et modifiés. L'échelle temporelle se décline de la manière suivante:



**En continu**  
ou selon les  
opportunités



**Court terme**  
(0-4 ans)



**Moyen terme**  
(4-8 ans)



**Long terme**  
(8 ans et plus)

## ORIENTATION 1 – ENVIRONNEMENT ET MILIEUX NATURELS

### Intégrer harmonieusement l'ensemble résidentiel à son environnement naturel

#### OBJECTIF 1.1 : Maintenir un cadre paysager dominé par les éléments naturels

STRATÉGIES	PARTENAIRES	OUTILS	ÉCHÉANCIER
<p>Réserver un espace potentiel pour la localisation d'un parc municipal dont la superficie sera définie en fonction des besoins du secteur</p> <p><b>Note :</b> Cette superficie est constituée par le 10 % des espaces de parcs et espaces verts que les promoteurs cèdent à la Ville lors des opérations cadastrales. Des arrangements pourront être entrepris avec le Conseil municipal pour la compensation de la portion résiduelle du 10 %.</p>	Ville, promoteurs	<ul style="list-style-type: none"> <li>Règlement de lotissement</li> <li>Ententes relatives aux travaux municipaux</li> </ul>	
Favoriser un lotissement privilégié, autant que possible, la localisation des cours d'eau dans les cours arrière	Ville	<ul style="list-style-type: none"> <li>Règlement de lotissement</li> </ul>	
Identifier la portion de la montée d'Alstonvale située entre l'autoroute Félix-Leclerc (A-40) et la route Harwood comme un chemin de paysage et faire appliquer les dispositions préservant ses qualités paysagères	Ville	<ul style="list-style-type: none"> <li>Règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA)</li> </ul>	
Concevoir des aménagements soulignant les vues d'intérêt du paysage naturel sans compromettre la biodiversité existante	Ville, promoteurs	<ul style="list-style-type: none"> <li>Programme quinquennal d'immobilisation (PQI)</li> <li>Plan de lotissement</li> </ul>	

# MISE EN ŒUVRE

## PLAN D'ACTION

### ORIENTATION 1 – ENVIRONNEMENT ET MILIEUX NATURELS

#### Intégrer harmonieusement l'ensemble résidentiel à son environnement naturel

OBJECTIF 1.2 : Garantir l'intégrité des milieux sensibles et des éléments naturels d'intérêt ainsi que leur mise en valeur			
STRATÉGIES	PARTENAIRES	OUTILS	ÉCHÉANCIER
Prévoir un tracé des voies de circulation locales qui prend en considération la localisation et la configuration du cours d'eau, ceci en évitant de le border et qui, autant que possible, traverse les cours d'eau à angle droit, de manière à limiter les impacts des infrastructures sur le milieu naturel	Ville	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Règlement de lotissement</li> <li>▪ Ententes relatives aux travaux municipaux</li> </ul>	
Prévoir le tracé de la voie de circulation collectrice dans un corridor où les arbres matures sont moins nombreux	Ville, promoteurs		
Favoriser un lotissement permettant l'implantation des bâtiments qui respecte la bande riveraine de 10 ou 15 mètres prescrite en bordure des cours d'eau	Ville	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Règlement de lotissement</li> <li>▪ Règlement de zonage</li> </ul>	
Aménager une aire de conservation en bordure des milieux naturels jugés sensibles et fragiles afin de les protéger et les préserver (zone de transition)	Ville, promoteurs	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Servitude de conservation</li> <li>▪ Entente de gestion, d'aménagement et de mise en valeur</li> </ul>	
Aménager un réseau de sentiers multifonctionnels à même les zones d'habitation afin de relier et rendre accessibles les milieux naturels	Ville, promoteurs	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Réserve naturelle en milieu privé</li> </ul>	
Valider la préservation des milieux naturels sensibles et d'intérêts par une étude d'évaluation environnementale conditionnelle à l'approbation de chaque phase de développement	Ville, promoteurs	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Règlement sur les permis et certificats</li> </ul>	

# MISE EN ŒUVRE

## PLAN D'ACTION

### ORIENTATION 1 – ENVIRONNEMENT ET MILIEUX NATURELS

#### Intégrer harmonieusement l'ensemble résidentiel à son environnement naturel

##### OBJECTIF 1.3 : Limiter l'empreinte environnementale de l'urbanisation

STRATÉGIES	PARTENAIRES	OUTILS	ÉCHÉANCIER
Favoriser un lotissement qui évite, autant que possible, le recours à la modification de la topographie naturelle du site	Ville	<ul style="list-style-type: none"> <li>Règlement de lotissement</li> </ul>	
Restreindre une empreinte au sol des constructions principales et accessoires d'un maximum de 40 % du terrain afin de préserver les composantes naturelles du site	Ville	<ul style="list-style-type: none"> <li>Règlement de zonage</li> </ul>	
Préserver les arbres existants sur le site par la prohibition de l'abattage d'arbres, sauf à des fins : <ul style="list-style-type: none"> <li>de coupe sanitaire<sup>1</sup> et de jardinage<sup>2</sup> ;</li> <li>d'aménagement des voies de circulation et des sentiers piétons ou cyclistes;</li> <li>de construction des habitations et de leurs bâtiments accessoires (ex. : garage privé, cabanon, piscine, patio, installations sanitaires), et ce, jusqu'à concurrence maximale de 40 % de la superficie du lot;</li> <li>d'installation des usages d'utilités publiques (ex. : réseaux d'électricité, de téléphone et de câblodistribution).</li> </ul>	Ville	<ul style="list-style-type: none"> <li>Règlement de zonage</li> </ul>	
Préserver les arbres existants sur le site par la prohibition de tous travaux de déblai et de remblai, sauf à des fins : <ul style="list-style-type: none"> <li>d'aménagement des voies de circulation et des sentiers piétons ou cyclistes;</li> <li>de construction des habitations et de leurs bâtiments accessoires (ex. : garage privé, cabanon, piscine, patio, installations sanitaires), et ce, jusqu'à concurrence maximale de 40 % de la superficie du lot;</li> <li>d'installation des usages d'utilités publiques (ex. : réseaux d'électricité, de téléphone et de câblodistribution).</li> </ul>	Ville	<ul style="list-style-type: none"> <li>Règlement de zonage</li> </ul>	

1 La coupe d'assainissement correspond à « Abattage et récolte d'arbres déficients, tarés, dépérissant, morts ou malades pour éviter la propagation de parasites et de maladies. ».

2 La coupe de jardinage correspond à une « coupe annuelle ou périodique d'arbres choisis individuels ou par petits groupes dans un peuplement inéquienne, pour en récolter la production et l'amener à une structure jardinée équilibrée en assurant les soins culturels nécessaires aux arbres en croissance. La coupe est répartie uniformément sur le sol boisé. Le prélèvement de la surface terrière des arbres ne dépasse pas 35 % sur une période de 25 ans », SADR3, Annexe I, page 345

# MISE EN ŒUVRE

## PLAN D'ACTION

### ORIENTATION 1 – ENVIRONNEMENT ET MILIEUX NATURELS

#### Intégrer harmonieusement l'ensemble résidentiel à son environnement naturel

OBJECTIF 1.3 : Limiter l'empreinte environnementale de l'urbanisation			
STRATÉGIES	PARTENAIRES	OUTILS	ÉCHÉANCIER
Favoriser l'application de principes de construction durable (technologies vertes, design solaire passif, récupération des eaux de pluie, etc.) et appuyer les initiatives visant l'obtention d'une certification environnementale pour la construction d'un bâtiment, d'une infrastructure ou d'un quartier (ex. : LEED, LEED Nd, Envision, etc.)	Ville, promoteurs	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Soutien administratif et financier</li> <li>▪ Règlement sur les permis et certificats (ex.: réduction des délais, réduction des frais de permis)</li> <li>▪ Règlement décrétant un programme d'incitatifs financiers pour les bâtiments LEED</li> <li>▪ Guide des aménagements durables</li> </ul>	
Respecter la capacité de drainage naturel du sol, ainsi que la capacité du sol à absorber les matières biodégradables en limitant la coupe des arbres	Ville	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Règlement de zonage</li> </ul>	
Favoriser une gestion intégrée des eaux pluviales et de surface sur le domaine public par l'inclusion de mesures de gestion dans la nouvelle trame de rue (ex. : noues végétalisées, fosses de plantations, etc.) et sur le domaine privé (ex. : ouvrages de rétention, matériaux perméables, etc.)	Ville, promoteurs	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Règlement de zonage</li> <li>▪ Ententes relatives aux travaux municipaux</li> </ul>	

# MISE EN ŒUVRE

## PLAN D'ACTION

### ORIENTATION 2 – MILIEUX DE VIE

#### Offrir un milieu de vie attractif et sain marqué d'un cadre champêtre

##### OBJECTIF 2.1 : Consolider le milieu de vie adjacent par un développement résidentiel cohérent et respectueux des caractéristiques types du tissu d'insertion

STRATÉGIES	PARTENAIRES	OUTILS	ÉCHÉANCIER
Préserver le cachet champêtre du secteur en privilégiant un développement domiciliaire de basse densité (2,3 log./ha)	Ville	<ul style="list-style-type: none"> <li>Règlement de zonage</li> </ul>	
Assurer la qualité de l'intégration urbaine du nouveau développement domiciliaire respectant les caractéristiques dominantes des constructions du Fief-Choisy et le doter d'un degré d'homogénéité (ex. : type d'implantation, volumétrie, composition architecturale, etc.)	Ville, promoteurs	<ul style="list-style-type: none"> <li>Règlement sur les PIIA</li> <li>Règlement de zonage</li> </ul>	
Favoriser le remembrement de terrains existants enclavés par l'utilisation de parties de terrains localisés à l'intérieur du territoire visé par le PPU		<ul style="list-style-type: none"> <li>Règlement de lotissement</li> </ul>	
Favoriser la création de lots ayant front sur la montée d'Alstonvale afin de consolider le cadre bâti du milieu et le cadre de vie des résidents habitant sur cet axe			

##### OBJECTIF 2.2 : Assurer une desserte fonctionnelle et sécuritaire du réseau routier local à l'intérieur du développement résidentiel ainsi que son articulation avec le réseau local adjacent

STRATÉGIES	PARTENAIRES	OUTILS	ÉCHÉANCIER
Aménager une intersection sur la montée d'Alstonvale, à proximité de la rue Radisson	Ville	<ul style="list-style-type: none"> <li>Programme quinquennal d'immobilisation (PQI)</li> </ul>	
Réaménager et prolonger la rue du Ravin-Boisé comme la rue collectrice du nouveau quartier de manière à créer une intersection sécuritaire avec la montée d'Alstonvale et à assurer la connectivité avec les rues de Gaulle et de Val-des-Pins (celles-ci donnant accès à la route Harwood)	Ville, promoteurs	<ul style="list-style-type: none"> <li>Règlement de lotissement</li> <li>Ententes relatives aux travaux municipaux</li> </ul>	
Doter le prolongement de la voie collectrice (rue du Ravin-Boisé) d'un tracé sinueux, lequel vise à minimiser la vitesse de circulation			
Assurer la perméabilité de la trame de rues, des sentiers et des pistes cyclables dont les tracés s'inscrivent dans le prolongement des réseaux existants			
Améliorer les conditions de déplacements actifs sur la montée d'Alstonvale en bonifiant les aménagements au profit des piétons et des cyclistes, en évaluant les besoins en matière de mesures d'apaisement de la circulation		<ul style="list-style-type: none"> <li>Ententes relatives aux travaux municipaux</li> </ul>	

# MISE EN ŒUVRE

## PLAN D'ACTION

### ORIENTATION 2 – MILIEUX DE VIE

#### Offrir un milieu de vie attractif et sain marqué d'un cadre champêtre

OBJECTIF 2.3 : Garantir la sécurité et le bien-être de la population au regard des contraintes du site			
STRATÉGIES	PARTENAIRES	OUTILS	ÉCHÉANCIER
<p>Valider les risques d'érosion et de glissement de terrain par une étude d'évaluation environnementale conditionnelle à l'émission du permis de lotissement de chaque terrain à développement;</p> <p>Valider le degré de contamination du sol et des eaux souterraines par une étude d'évaluation environnementale conditionnelle à l'approbation de chaque phase de développement</p>	Ville, promoteurs	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Règlement sur les permis et certificats</li> </ul>	
Assurer la qualité de vie et la qualité de l'environnement aux abords de l'autoroute Félix-Leclerc (A-40) en autorisant les usages résidentiels, institutionnels et récréatifs à l'extérieur des isophones. Dans l'éventualité où de tels usages seraient projetés à l'intérieur des isophones, des mesures d'atténuation devront être prévues de façon à atteindre un niveau sonore de 55 dBA et moins sur une période de 24h.	Ville	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Règlement de zonage</li> </ul>	
Valider la capacité de desserte du secteur en eau pour des fins de consommation par une étude démontrant la présence d'un débit sécuritaire par la connexion au puits existant dans le secteur de la route Harwood conditionnelle à l'approbation d'un projet de développement	Ville, promoteurs	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Règlement sur les permis et certificats</li> </ul>	
Évaluer les opportunités de mise en valeur de l'emprise d'Hydro-Québec à des fins récréatives (ex.: sentier pédestre ou multifonctionnel) et/ou d'aménagement paysager (ex.: connectivité écologique, plantations comestibles, etc.)	Ville, Hydro-Québec	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ententes</li> </ul>	

**05**  
**ANNEXE**

