

MRC DE VAUDREUIL-SOULANGES



RÈGLEMENT DU PLAN D'URBANISME N° 1270

Date	:	Avril 2002
Dossier	:	F61005
Adoption du projet de règlement	:	Le 18 février 2002
Consultation	:	Le 14 mars 2002
Avis de motion	:	Le 18 mars 2002
Adoption du règlement	:	Le 15 avril 2002
Entrée en vigueur	:	Le 28 juin 2002

MISE À JOUR

Instruction pour insertion

Avant de procéder à l'insertion, veuillez vous assurer que la circulaire précédente a été incluse au début de votre règlement

Pages à enlever	Pages à insérer

MISE À JOUR : Le 27 janvier 2006

MISE À JOUR

Règlements d'amendement au Règlement du plan d'urbanisme numéro 1270

Année	Numéro du règlement	Entrée en vigueur
2002	1270-01	2002-12-12
2003	1270-02	2003-02-18
2003	1270-03	2003-04-15
2003	1270-04	annulé
2003	1270-05	2003-09-24
2004	1270-06	2004-11-25
2003	1270-07	2003-12-11
2003	1270-08	2003-12-11
2003	1270-09	2003-12-11
2003	1270-10	2003-12-11
2004	1270-11	2004-02-12
2004	1270-12	2004-11-16
2004	1270-13	2004-11-16
2005	1270-14	2005-01-18
2005	1270-15	2005-04-14
2005	1270-16	
2005	1270-17	2005-08-11
2006	1270-18	2006-01-12
2006	1270-19	2006-03-10
2006	1270-20	2006-09-14

MISE À JOUR : Le 29 septembre 2006

PROVINCE DE QUÉBEC
MRC DE VAUDREUIL-SOULANGES
VILLE DE VAUDREUIL-DORION

RÈGLEMENT NUMÉRO 1270

Règlement du plan d'urbanisme

- ATTENDU** que le plan original d'urbanisme numéro 540 de l'ancienne Ville de Vaudreuil est entré en vigueur le 15 octobre 1992.
- ATTENDU** que le plan original d'urbanisme numéro 805 de l'ancienne Ville de Dorion est entré en vigueur le 6 août 1990.
- ATTENDU** que les deux plans d'urbanisme des anciennes Villes de Vaudreuil et de Dorion mentionnés précédemment n'ont jamais été révisés.
- ATTENDU** que depuis leur regroupement datant du 16 mars 1994, les Villes de Dorion et de Vaudreuil forment une nouvelle entité portant le nom de « **Ville de Vaudreuil-Dorion** » et que les deux plans d'urbanisme mentionnés précédemment forment maintenant le plan d'urbanisme de la Ville.
- ATTENDU** que la Ville de Vaudreuil-Dorion entend procéder à une première révision du plan d'urbanisme en conformité avec l'article 110.3.1 de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*.
- ATTENDU** que le **projet** de règlement a été adopté à la séance du **18 février 2002**.
- ATTENDU** qu'une assemblée publique de **consultation** sur ce projet de règlement a été tenue le **14 mars 2002**.
- ATTENDU** qu'un « **Avis de motion** » pour la présentation du présent règlement a été donné le **18 mars 2002**, par le Conseiller Monsieur Guy Pilon.

Il est

PROPOSÉ PAR : La Conseillère Madame Céline Chartier-Sample
APPUYÉ PAR : Le Conseiller Monsieur Paul Dumoulin
ET RÉSOLU : Unanimement

QU'IL SOIT STATUÉ ET ORDONNÉ PAR LE CONSEIL MUNICIPAL COMME SUIT :

PARTICIPATION À L'ÉLABORATION DU PRÉSENT RÈGLEMENT

Ont participé à l'élaboration du présent règlement du plan d'urbanisme, les membres du conseil municipal de la Ville de Vaudreuil-Dorion, soit :

- Monsieur Réjean Boyer, maire
- Madame Céline Chartier-Sample, conseillère
- Monsieur Paul Dumoulin, conseiller
- Madame Guylène Duplessis, conseillère
- Monsieur Guy Pilon, conseiller
- Madame Élyse Schmidt-Viau, conseillère
- Monsieur François Séguin, conseiller

L'ensemble du document a également bénéficié de la précieuse collaboration des officiers municipaux, soit :

- Monsieur Jean-Yves Truchon, directeur général
- Monsieur Michel Vaillancourt, directeur des services techniques, d'urbanisme et des eaux
- Monsieur Patrick Carey, inspecteur municipal
- Monsieur Louis Halde, inspecteur municipal

La Ville de Vaudreuil-Dorion a également bénéficié, pour la réalisation du présent document, du support technique et professionnel de la société d'urbanistes-conseils PLANAM, soit :

- Madame Cécile Demers, urbaniste et géographe
- Monsieur Éric Paquet, urbaniste
- Monsieur Maxime Gauthier, cartographe
- Madame Sylvie Morin, secrétaire
- Madame Claudia Castonguay, secrétaire

TABLE DES MATIÈRES

	PAGE
AVANT-PROPOS	xi
CHAPITRE I : DISPOSITIONS DÉCLARATOIRES	1
1.0 DISPOSITIONS DÉCLARATOIRES	1
1.1 Territoire assujéti	1
1.2 Contenu réglementaire du document.....	1
1.3 Terminologie	1
1.4 Abrogation de règlements.....	1
CHAPITRE II : DIAGNOSTIC D'AMÉNAGEMENT	2
2.0 DIAGNOSTIC D'AMÉNAGEMENT	2
CHAPITRE III : GRANDES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT	6
3.0 GRANDES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT	6
3.1 Planification d'ensemble	6
3.2 Habitation.....	6
3.3 Commercial.....	6
3.4 Industriel	7
3.5 Agricole.....	7
3.6 Services publics.....	7
3.7 Récréo-touristique.....	7
3.8 Patrimoine.....	7
3.9 Transport.....	7
3.10 Environnement.....	8
CHAPITRE IV : CONSTATS, OBJECTIFS ET MOYENS	9
4.0 CONSTATS, OBJECTIFS ET MOYENS	9
4.1 Volet Planification d'ensemble	10
4.1.1 Thème : Pôle régional	10
4.1.1.1 Constats	10
4.1.1.2 Objectifs d'aménagement et moyens de mise en œuvre	10
4.1.2 Thème : Coordination inter-municipale.....	10
4.1.2.1 Constats	10
4.1.2.2 Objectifs d'aménagement et moyens de mise en œuvre	11
4.1.3 Thème : Image de la ville	12
4.1.3.1 Constats	12
4.1.3.2 Objectifs d'aménagement et moyens de mise en œuvre	13
4.1.4 Thème : Gare intermodale régionale Vaudreuil-Soulanges	15
4.1.4.1 Constats	15
4.1.4.2 Objectifs d'aménagement et moyens de mise en œuvre	17
4.2 Volet Habitation.....	20
4.2.1 Thème : Étalement urbain	20
4.2.1.1 Constats	20

4.2.1.2	Objectifs d'aménagement et moyens de mise en œuvre	20
4.2.2	Thème : Qualité architecturale	22
4.2.2.1	Constats	22
4.2.2.2	Objectifs d'aménagement et moyens de mise en œuvre	23
4.2.3	Thème : Habitation de grande valeur	24
4.2.3.1	Constats	24
4.2.3.2	Objectifs d'aménagement et moyens de mise en œuvre	24
4.2.4	Thème : Densité	25
4.2.4.1	Constats	25
4.2.4.2	Objectifs d'aménagement et moyens de mise en œuvre	26
4.2.5	Thème : Secteur de Lotbinière : un secteur en transition.....	27
4.2.5.1	Constats	27
4.2.5.2	Objectifs d'aménagement et moyens de mise en œuvre	28
4.3	Volet Commercial.....	29
4.3.1	Thème : Pôles commerciaux.....	29
4.3.1.1	Constats	29
4.3.1.2	Objectifs d'aménagement et moyens de mise en œuvre	29
4.3.2	Thème : Avenue Saint-Charles	30
4.3.2.1	Constats	30
4.3.2.2	Objectifs d'aménagement et moyens de mise en œuvre	30
4.3.3	Thème : Image des artères commerciales	31
4.3.3.1	Constats	31
4.3.3.2	Objectifs d'aménagement et moyens de mise en œuvre	32
4.3.4	Thème : Secteur commercial de la route Harwood, au nord de l'autoroute 40	33
4.3.4.1	Constats	33
4.3.4.2	Objectifs d'aménagement et moyens de mise en œuvre	35
4.3.5	Thème : Intersection chemin de la Petite-Rivière/boulevard de la Cité-des-Jeunes.....	35
4.3.5.1	Constats	35
4.3.5.2	Objectifs d'aménagement et moyens de mise en œuvre	36
4.3.6	Thème : Rue Chicoine.....	36
4.3.6.1	Constats	36
4.3.6.2	Objectifs d'aménagement et moyens de mise en œuvre	37
4.3.7	Thème : Commerces enclavés dans les zones résidentielles.....	37
4.3.7.1	Constat	37
4.3.7.2	Objectifs d'aménagement et moyens de mise en œuvre	37
4.3.8	Thème : Vocations des secteurs commerciaux.....	38
4.3.8.1	Constats	38
4.3.8.2	Objectifs d'aménagement et moyens de mise en œuvre	39
4.4	Volet Industriel	42
4.4.1	Thème : Localisation stratégique et visibilité des terrains	42
4.4.1.1	Constats	42
4.4.1.2	Objectifs d'aménagement et moyens de mise en œuvre	43
4.4.2	Thème : Dispersion des terrains industriels	45

4.4.2.1	Constat	45
4.4.2.2	Objectifs d'aménagement et moyens de mise en œuvre	45
4.4.3	Thème : Parc d'affaires des Artisans.....	46
4.4.3.1	Constats	46
4.4.3.2	Objectifs d'aménagement et moyens de mise en œuvre	46
4.4.4	Thème : Spéculation et zones inondables.....	47
4.4.4.1	Constats	47
4.4.4.2	Objectifs d'aménagement et moyens de mise en œuvre	47
4.4.5	Thème : Terrains résidentiels adjacents aux espaces industriels	48
4.4.5.1	Constats	48
4.4.5.2	Objectifs d'aménagement et moyens de mise en œuvre	48
4.4.6	Thème : Nuisances et risques de contamination.....	48
4.4.6.1	Constat	48
4.4.6.2	Objectifs d'aménagement et moyens de mise en œuvre	48
4.4.7	Thème : Vocations distinctes.....	49
4.4.7.1	Constat	49
4.4.7.2	Objectifs d'aménagement et moyens de mise en œuvre	49
4.5	Volet Agricole.....	50
4.5.1	Constats	50
4.5.2	Objectifs d'aménagement et moyens de mise en œuvre	52
4.6	Volet Services publics.....	54
4.6.1	Thème : Institutionnel	54
4.6.1.1	Inventaire et classification des services publics	54
4.6.1.2	Principes de planification.....	56
4.6.1.3	Constats	57
4.6.1.4	Objectifs d'aménagement et moyens de mise en œuvre	58
4.6.2	Thème : Pôle civique	59
4.6.2.1	Constats	59
4.6.2.2	Objectifs d'aménagement et moyens de mise en œuvre	59
4.6.3	Thème : Infrastructures	61
4.6.3.1	Constats	61
4.6.3.2	Objectifs d'aménagement et moyens de mise en œuvre	62
4.7	Volet Récréo-touristique	63
4.7.1	Thème : Équipements	63
4.7.1.1	Classification des équipements récréo-touristiques	63
4.7.1.2	Constats	64
4.7.1.3	Objectifs d'aménagement et moyens de mise en œuvre	65
4.7.2	Thème : Parcs	67
4.7.2.1	Classification des parcs existants	67
4.7.2.2	Identification des parcs projetés	68
4.7.2.3	Évaluation des superficies de parcs.....	69
4.7.2.4	Constats, objectifs et moyens.....	70
4.7.2.5	Constats	70

4.7.2.6	Objectifs d'aménagement et moyens de mise en œuvre	71
4.7.3	Thème : Réseau vert	73
4.7.3.1	Constats	73
4.7.3.2	Objectifs d'aménagement et moyens de mise en œuvre	74
4.7.4	Thème : Réseau cyclable	75
4.7.4.1	Constats	75
4.7.4.2	Objectifs d'aménagement et moyens de mise en œuvre	77
4.7.5	Thème : Mise en valeur des plans d'eau	80
4.7.5.1	Constats	80
4.7.5.2	Objectifs d'aménagement et moyens de mise en œuvre	80
4.8	Volet Patrimoine.....	82
4.8.1	Constats	82
4.8.2	Objectifs d'aménagement et moyens de mise en œuvre	83
4.9	Volet Transport	85
4.9.1	Hiérarchie du réseau routier	85
4.9.2	Thème : Réseau routier.....	86
4.9.2.1	Constats : Problèmes de circulation.....	86
4.9.2.1.1	Objectifs d'aménagement et moyens de mise en œuvre	87
4.9.2.2	Constats : Faiblesse des liens entre les deux (2) principaux noyaux de développements urbains.....	89
4.9.2.2.1	Objectifs d'aménagement et moyens de mise en œuvre	89
4.9.2.3	Constats : Secteurs mal desservis	89
4.9.2.3.1	Objectifs d'aménagement et moyens de mise en œuvre	90
4.9.2.4	Constats : Nombreux accès au réseau routier régional	91
4.9.2.4.1	Objectifs d'aménagement et moyens de mise en œuvre	91
4.9.2.5	Constats : Sécurité	93
4.9.2.5.1	Objectifs d'aménagement et moyens de mise en œuvre	95
4.9.2.6	Constats : Configuration inappropriée du réseau routier.....	98
4.9.2.6.2	Objectifs d'aménagement et moyens de mise en œuvre	98
4.9.2.7	Constats : Chaussées détériorées	99
4.9.2.7.1	Objectifs d'aménagement et moyens de mise en œuvre	99
4.9.2.8	Constats : Problèmes d'aménagement à proximité des infrastructures de transport	99
4.9.2.8.1	Objectifs d'aménagement et moyens de mise en œuvre	100
4.9.3	Thème : Transport en commun	101
4.9.3.1	Constats	101
4.9.3.2	Objectifs d'aménagement et moyens de mise en œuvre	102
4.10	Volet Environnement.....	104
4.10.1	Constats	104
4.10.2	Objectifs d'aménagement et moyens de mise en œuvre	105
4.11	Secteurs soumis à l'application d'un règlement sur les PIIA ou à un PPU	110
CHAPITRE V : PÉRIMÈTRE D'URBANISATION.....		117
5.0	PÉRIMÈTRE D'URBANISATION.....	117
CHAPITRE VI : GRANDES AFFECTATIONS DU SOL ET DENSITÉS DE SON OCCUPATION		119

6.0	GRANDES AFFECTATIONS DU SOL ET DENSITÉS DE SON OCCUPATION.....	119
6.1	Habitation extensive (h-e).....	122
6.2	Habitation de faible densité (h-f).....	124
6.3	Habitations de moyenne et forte densités (h-mf).....	125
6.4	Commerce urbain (c-u).....	126
6.5	Commerce artériel (c-a).....	128
6.6	Commerce touristique (c-t).....	130
6.7	Industrie de prestige (i-p).....	133
6.8	Industrie mixte (i-m).....	135
6.9	Industrie périurbaine (i-pu).....	137
6.10	Institutionnelle (ins).....	138
6.11	Agricole (a).....	139
6.12	Récréative (r).....	141
6.13	De conservation (cs).....	142
	CHAPITRE VII : PLAN D'ACTION.....	143
7.0	PLAN D'ACTION.....	143
	CHAPITRE VIII : ENTRÉE EN VIGUEUR.....	160
8.0	ENTRÉE EN VIGUEUR.....	160

LISTE DES TABLEAUX

	PAGE
TABLEAU 1 : Grandes orientations d'aménagement.....	N/A
TABLEAU 2 : Superficie des parcs existants, par catégorie.....	69
TABLEAU 3 : Superficie des parcs existants et projetés, par catégorie.....	69
TABLEAU 4 : Achalandage des chemins de fer et des autoroutes	101
TABLEAU 5 : Appellation des grandes affectations du sol	120

LISTE DES ANNEXES

ANNEXE I : Synthèse du recueil de statistiques et des prévisions démographiques

ANNEXE II : Définitions

ANNEXE III : Plans 1 de 17 à 17 de 17 :

PLAN 1 : Utilisation du sol - Secteur urbain

PLAN 2 : Utilisation du sol - Secteurs périurbains

PLAN 3 : Utilisation du sol - Secteur de Lotbinière

PLAN 4 : Utilisation du sol - Secteur agricole

PLAN 5 : Grandes orientations d'aménagement - Secteur urbain

PLAN 6 : Grandes orientations d'aménagement - Secteur agricole

PLAN 7 : Volet Planification d'ensemble : Secteurs urbain et agricole

PLAN 8 : Volet Habitation : Secteurs urbain et agricole

PLAN 9 : Volets Commercial et industriel : Secteurs urbain et agricole

PLAN 10 : Volet Agricole : Secteurs urbain et agricole

PLAN 11 : Volet Services publics : Secteurs urbain et agricole

PLAN 12 : Volet Récréo-touristique : Secteurs urbain et agricole

PLAN 13 : Volet Transport : Secteurs urbain et agricole

PLAN 14 : Volet Environnement : Secteurs urbain et agricole

PLAN 15 : Territoires soumis à l'application d'un PIIA ou d'un PPU - Secteurs urbain et agricole

PLAN 16 : Grandes affectations du sol - Secteur urbain

PLAN 17 : Grandes affectations du sol - Secteur agricole

AVANT-PROPOS

1) Le contexte municipal

L'élaboration du présent règlement du plan d'urbanisme a été entreprise suite au regroupement, le 16 mars 1994, de la Ville de Dorion et de la Ville de Vaudreuil. Compte tenu de l'importance du plan d'urbanisme comme instrument de planification et de gestion du territoire, le conseil municipal de la nouvelle ville a jugé prioritaire de se doter d'un nouveau plan d'urbanisme afin de guider ses décisions en matière d'aménagement. Pour la Ville, la réalisation du présent plan d'urbanisme est une occasion pour définir de nouvelles orientations de développement adaptées aux problématiques et aux préoccupations actuelles du milieu.

Le règlement du plan d'urbanisme de la nouvelle ville de Vaudreuil-Dorion a été réalisé par les membres du conseil municipal de la Ville de Vaudreuil-Dorion, en collaboration avec les membres du Comité consultatif d'urbanisme (CCU). L'élaboration du document a également bénéficié de la précieuse collaboration des officiers municipaux ainsi que du support technique et professionnel du Groupe DANIEL ARBOUR ET ASSOCIÉS.

2) La méthodologie privilégiée

2.1) Les études préparatoires au règlement du plan d'urbanisme

Préalablement à la réalisation du plan d'urbanisme, il était important de définir, dans un premier temps, les grandes caractéristiques de la nouvelle ville et de se doter d'une image précise de celle-ci au tout début de son existence. En plus de donner une image représentative de la nouvelle ville et de guider les orientations et objectifs d'aménagement du plan d'urbanisme, ce diagnostic permettra, ultérieurement, d'identifier clairement l'évolution du développement de la ville suite au regroupement. Trois (3) étapes distinctes ont été réalisées afin de définir les grandes caractéristiques de la nouvelle ville, soit :

- a) la mise en plan d'un inventaire de l'utilisation du sol identifiant, pour chaque propriété, l'utilisation actuelle de celle-ci (ex. : résidentielle, commerciale, industrielle, récréative, institutionnelle, parcs et espaces verts, etc.). En plus d'offrir une image d'ensemble très précise de la ville, les plans d'utilisation du sol ont servi de plans de référence pour l'élaboration du plan d'urbanisme. Les plans d'utilisation du sol de l'ensemble du territoire municipal numéros 1, 2, 3 et 4 de 17 sont présentés à l'annexe III;
- b) la réalisation d'un rapport d'analyse statistique dressant le portrait de la nouvelle ville ainsi que son évolution au cours des vingt-cinq (25) dernières années. Cette analyse statistique a surtout permis de situer Vaudreuil-Dorion par rapport aux municipalités de l'ensemble de la MRC de Vaudreuil-Soulanges, celles de l'ouest de l'Île de Montréal, celles du Grand Montréal ainsi que celles de l'ensemble du Québec. Cette comparaison a grandement facilité l'identification des caractéristiques et

tendances socio-démographiques et économiques de la ville de Vaudreuil-Dorion et a, dans plusieurs cas, servi directement à définir des orientations et des objectifs d'aménagement du plan d'urbanisme;

- c) l'évaluation des prévisions démographiques de la population de Vaudreuil-Dorion. Cette évaluation a permis, notamment, de définir le rythme de croissance anticipé de la ville et de mieux identifier les priorités de développement.

Une synthèse des données statistiques et des précisions démographiques de Vaudreuil-Dorion est présentée à l'annexe I. Pour plus d'information, le lecteur est invité à se référer au document intitulé « *Ville de Vaudreuil-Dorion / Recueil de statistiques et prévisions démographiques* », réalisé par la société PLANAM dans le cadre des études préparatoires au règlement du plan d'urbanisme.

2.2) Le règlement du plan d'urbanisme

Le présent règlement du plan d'urbanisme regroupe sept (7) grandes parties.

La PREMIÈRE (1^{RE}) PARTIE du règlement présente les dispositions déclaratoires. Celles-ci viennent définir le territoire assujéti, le contenu réglementaire du plan d'urbanisme ainsi que l'interprétation de la terminologie.

Constituant la DEUXIÈME (2^E) PARTIE du document, le diagnostic d'aménagement présente une synthèse des grandes caractéristiques de la ville du point de vue urbanistique. Essentiellement, le diagnostic d'aménagement permet un survol des principaux enjeux d'aménagement dont traitera le plan d'urbanisme. Le diagnostic d'aménagement inclus également les plans d'utilisation du sol, lesquels dressent un portrait de la répartition des usages sur l'ensemble du territoire municipal.

La TROISIÈME (3^E) PARTIE du document présente les grandes orientations d'aménagement, soit les lignes directrices qui guideront la Ville au cours des prochaines années dans ses choix en matière d'aménagement.

La QUATRIÈME (4^E) PARTIE du document vient préciser les grandes orientations d'aménagement et vient définir, pour chaque problématique spécifique, des objectifs d'aménagement et des moyens de mise en oeuvre bien précis. Afin de faciliter l'analyse, les différentes problématiques d'aménagement ont été regroupées par volet, selon la nature des usages ou des enjeux en cause. Ces volets sont :

- planification d'ensemble;
- habitation;
- commercial;
- industriel;
- agricole;
- services publics;

- récréo-touristique;
- patrimoine;
- transport;
- environnement.

À la fin de cette QUATRIÈME (4^E) PARTIE, les secteurs soumis à l'application d'un règlement sur les PIIA ou à un PPU sont identifiés.

La CINQUIÈME (5^E) PARTIE vient définir la notion de périmètre d'urbanisation et délimite celui-ci sur le territoire alors que la SIXIÈME (6^E) PARTIE présente les grandes affectations et les densités d'occupation du sol. Des plans permettent d'illustrer la répartition des grandes affectations du sol sur l'ensemble du territoire municipal.

Le plan d'action, soit l'énumération et les priorités d'intervention que la Ville a retenu afin d'assurer la réalisation des moyens de mise en oeuvre définis au plan d'urbanisme, constitue la dernière partie du document.

CHAPITRE I : DISPOSITIONS DÉCLARATOIRES

1.0 DISPOSITIONS DÉCLARATOIRES

1.1 Territoire assujetti

Le présent règlement s'applique à l'ensemble du territoire de la ville de Vaudreuil-Dorion.

1.2 Contenu réglementaire du document

Le plan d'urbanisme a une portée légale et est assujetti aux procédures de consultation prévues à la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*. Seuls les chapitres I « *Dispositions déclaratoires* », III « *Grandes orientations d'aménagement* », IV « *Constats, objectifs et moyens* », V « *Périmètre d'urbanisation* », VI « *Grandes affectations du sol et densités de son occupation* » et VIII « *Entrée en vigueur* » ainsi que les plans qui s'y rattachent et le plan numéro 15 de 17, inséré à l'annexe III, intitulé « *Territoires soumis à l'application d'un PIIA ou d'un PPU - Secteurs urbain et agricole* », constituent le règlement du plan d'urbanisme. Les chapitres II « *Diagnostic d'aménagement* » et VII « *Plan d'action* » n'ont pas de portée réglementaire et sont inclus dans le présent document qu'à titre informatif.

1.3 Terminologie

Pour l'interprétation du présent règlement, à moins que le contexte n'indique un sens différent, tout mot et terme a le sens et la signification qui lui sont attribués à l'annexe II « *Définitions* » du présent règlement. Si un mot ou un terme n'est pas spécifiquement défini à cette annexe, il s'emploie au sens usuel du dictionnaire.

1.4 Abrogation de règlements

Le présent Règlement du plan d'urbanisme de la Ville de Vaudreuil-Dorion abroge et remplace, à toutes fins que de droit :

- a) le « *Règlement du plan d'urbanisme de la Ville de Dorion* » numéro 805;
- b) le « *Règlement du plan d'urbanisme de Ville de Vaudreuil* » numéro 540.

CHAPITRE II : DIAGNOSTIC D'AMÉNAGEMENT

2.0 DIAGNOSTIC D'AMÉNAGEMENT

La présente section se veut une synthèse des grandes caractéristiques de la ville de Vaudreuil-Dorion du point de vue urbanistique. Elle consiste essentiellement à dresser une vue d'ensemble des principaux enjeux d'aménagement, lesquels sont présentés, de façon détaillée, au chapitre IV intitulé « *Constats, objectifs et moyens* ». Les plans d'utilisation du sol numéros 1, 2, 3 et 4 de 17, présentés à l'annexe III, dressent un portrait exact de la répartition des usages sur l'ensemble du territoire municipal, en 1995. Ces plans permettent d'illustrer concrètement une bonne partie des éléments contenus dans le diagnostic d'aménagement.

Vision d'ensemble

Malgré la localisation stratégique de la ville de Vaudreuil-Dorion, à l'entrée de la MRC, malgré la croissance de population importante qu'a connue cette ville au cours des vingt-cinq (25) dernières années et malgré la concentration des emplois que l'on y retrouve, la Ville de Vaudreuil-Dorion ne s'est pas imposée sur le plan démographique et commercial.

L'étalement du développement et le découpage particulier du territoire municipal (sectionnement par le territoire de Vaudreuil-sur-le-Lac et de l'Île-Cadieux et enclave du Fief, qui en fait une ville tentaculaire) soulèvent un questionnement quant à la logique du découpage territorial actuel, au partage des services municipaux et à la gestion intégrée du territoire municipal.

La localisation de la ville de Vaudreuil-Dorion (située à l'entrée de la MRC de Vaudreuil-Soulanges et en prolongement naturel de l'ouest de l'île de Montréal) ainsi que son accessibilité et sa visibilité à partir des autoroutes 40, 20 et 540 viennent confirmer l'importance d'accorder une attention particulière à l'image des entrées de la ville. L'apparence négligée des espaces vacants, l'absence d'uniformité et la qualité variable de la signalisation des projets domiciliaires, des parcs industriels, des équipements et des services publics ainsi que des services récréo-touristiques, ne contribuent pas à rehausser l'image de la ville.

Habitation

Le parc de logements de Vaudreuil-Dorion est orienté principalement vers l'habitation de faible valeur alors que l'on constate, à l'intérieur de la MRC de Vaudreuil-Soulanges, l'existence d'un marché pour de l'habitation de grande valeur.

Les nouveaux développements résidentiels offrent souvent une architecture stéréotypée, standardisée et de qualité discutable. Ne répondant qu'aux modes du moment, cette architecture favorise, à long terme, un haut taux de roulement.

Au cours des dernières années, on constate une demande importante pour de l'habitation de moyenne et forte densités.

Commerce

En ce qui concerne les activités commerciales, la ville de Vaudreuil-Dorion se caractérise par la présence de deux (2) principaux pôles commerciaux, soit ceux du Vieux-Dorion / boulevard Harwood et du Vieux-Vaudreuil / autoroute 40.

L'avenue Saint-Charles possède une importance historique et symbolique structurante dans le développement du territoire municipal et le devenir de la communauté;

Outre ces concentrations, on constate la présence de certaines concentrations commerciales à l'extérieur du périmètre d'urbanisation du noyau urbain, soit :

- a) sur la route Harwood, au nord de l'autoroute 40;
- b) à l'intersection du chemin de la Petite-Rivière et du boulevard de la Cité-des-Jeunes.

Celles-ci ont un impact négatif sur les activités commerciales des noyaux commerciaux centraux.

Du point de vue visuel, les principales artères commerciales offrent un aspect déstructuré et une image peu enviable.

Industrie

Du point de vue industriel, Vaudreuil-Dorion offre un énorme potentiel de développement. Compte tenu de sa localisation stratégique des nombreux terrains disponibles bénéficiant d'une grande accessibilité et d'une excellente visibilité.

Agricole

Cinquante-six pour cent (56 %) du territoire municipal est situé en zone agricole décrété par la *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles (LPTAA)* offrant, en majeure partie, un bon potentiel agricole (classes 2 et 3).

Services publics

Malgré le bassin de population important qu'elle dessert et la croissance rapide de celle-ci, la Ville de Vaudreuil-Dorion ne possède aucun pôle civique distinct et facilement identifiable.

Récréo-touristique

La Ville de Vaudreuil-Dorion possède un potentiel récréo-touristique marqué, grâce à la richesse de ses composantes naturelles et patrimoniales (plans d'eau, noyaux et bâtiments patrimoniaux, routes panoramiques, vestiges archéologiques, pêche blanche, cyclotourisme, etc.). Ce potentiel est toutefois peu connu et n'est pas suffisamment mis en valeur.

Malgré les besoins sans cesse croissants, les activités culturelles de Vaudreuil-Dorion sont peu développées et l'on dénote l'absence d'établissement culturel polyvalent d'envergure. La mise en place récente d'une Politique culturelle et la création d'un Comité consultatif de la culture (CCC) marque toutefois une volonté de remédier à cette situation.

La superficie et la répartition des parcs existants et projetés répondent amplement aux besoins de la population à court terme et à moyen terme. Toutefois, en ce qui concerne l'aménagement de ces parcs, certains sont déficients et l'on dénote l'absence de lien entre ceux-ci ainsi qu'entre ceux-ci et les principaux équipements publics.

Transport

Du point de vue des infrastructures routières, la présence d'un seul lien routier direct entre les deux (2) principaux pôles commerciaux nuit à l'interaction entre ces deux (2) pôles.

Le sectionnement du territoire par des réseaux de transport majeurs a un impact important sur la structuration du tissu urbain et la qualité de vie des milieux adjacents, mentionnons, notamment, les difficultés d'accès du secteur Dorion-Gardens et ses environs, lesquels sont enclavés entre deux (2) voies de chemin de fer.

Les nombreux accès aux principales voies de circulation ainsi qu'aux routes régionales, et la présence de véhicules lourds sur les voies de circulation inappropriées à cette fin diminuent la fluidité et la sécurité des utilisateurs et donnent une image déstructurée de celles-ci.

Du point de vue du transport en commun, la population de Vaudreuil-Dorion est au prise avec une inadéquation entre ses besoins en terme de transport ferroviaire, les services offerts et les coûts qui y sont reliés. La construction projetée d'une gare intermodale à proximité de l'autoroute 40 consolidera le rôle de plaque tournante du transport de Vaudreuil-Dorion.

Environnement

Les activités humaines (occupations résidentielles, commerciales, industrielles, récréatives, etc.) génèrent, à Vaudreuil-Dorion, certaines formes de pollution (rejet des eaux usées, production

de déchets domestiques, altération du relief, minéralisation des sols, etc.) qui ont un impact sur la qualité du milieu naturel ainsi que sur la qualité de vie des citoyens.

On constate, de plus, la présence de milieux naturels sensibles (zones inondables, zones de glissement de terrain) ainsi que de milieux naturels d'intérêts esthétiques et écologiques.

L'attrait des secteurs boisés de certains développements de Vaudreuil-Dorion ainsi que la qualité d'ensemble qui se dégagent des vieux secteurs de l'ex-Ville de Dorion, démontrent bien l'importance du rôle écologique et esthétique de l'arbre en milieu urbain.

CHAPITRE III : GRANDES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT

3.0 GRANDES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT

Les grandes orientations d'aménagement constituent les lignes directrices en vertu desquelles la Ville de Vaudreuil-Dorion a l'intention d'établir ses choix en matière d'aménagement. Les grandes orientations traduisent une vision d'ensemble des intentions municipales quant aux vocations majeures, à l'organisation et à la structuration de son territoire et deviennent ainsi un instrument d'urbanisme facilitant la prise et la justification des décisions.

Les grandes orientations d'aménagement sont présentées sous la forme d'un tableau dans lequel chaque colonne regroupe les différentes orientations par volet. Elles sont également illustrées aux plans numéros 5 et 6 de 17 présentés à l'annexe III. Ces orientations sont également détaillées par les objectifs d'aménagement présentés au chapitre IV intitulé « *Constats, objectifs et moyens* ».

3.1 Planification d'ensemble

1. Renforcer le rôle de pôle régional de Vaudreuil-Dorion.
2. Assurer une plus grande cohérence du découpage territorial, une planification et une gestion intégrées et efficaces du territoire et des services municipaux.
3. Assurer la qualité des espaces visibles à partir des voies de circulation majeures et mettre en valeur les entrées de la ville et les espaces vacants.
4. Assurer la qualité et l'uniformité de la signalisation directionnelle des différents équipements et des développements.

3.2 Habitation

1. Favoriser la qualité des nouvelles constructions et des nouveaux projets résidentiels.
2. Favoriser le développement de secteurs résidentiels de grande valeur.
3. Planifier la localisation stratégique de secteurs d'habitations de moyenne et forte densité et assurer leur intégration harmonieuse.

3.3 Commercial

1. Consolider les pôles commerciaux existants.
2. Renforcer et mettre en valeur l'axe structurant et le pôle d'animation que constitue l'avenue Saint-Charles.
3. Assurer la qualité des développements commerciaux situés à l'extérieur du périmètre d'urbanisation du noyau urbain.
4. Améliorer l'aspect visuel des artères commerciales.

3.4 Industriel

1. Maximiser le potentiel de développement industriel à long terme de la ville, le tout dans le respect des particularités, des potentiels et des contraintes des milieux naturels et humains.

3.5 Agricole

1. Assurer la protection, l'homogénéité et le dynamisme du territoire agricole décrété et reconnaître, à l'intérieur de celui-ci, la primauté des activités agricoles

3.6 Services publics

1. Assurer la localisation optimale des différents services publics.
2. Réserver des terrains pour la création d'un pôle civique.
3. Augmenter la capacité de l'usine de traitement des eaux usées et remplacer graduellement les infrastructures municipales désuètes.

3.7 Récréo-touristique

1. Développer le potentiel récréo-touristique de Vaudreuil-Dorion en misant sur les spécificités du milieu (plans d'eau, noyaux et bâtiments patrimoniaux, routes panoramiques, vestiges archéologiques, pêche blanche, cyclotourisme, etc.).
2. Stimuler l'activité culturelle.
3. Créer un réseau récréatif (réseau vert et un réseau cyclable) intégré au réseau récréatif régional ainsi qu'aux principaux équipements publics et attraits récréo-touristiques de la ville.
4. Positionner Vaudreuil-Dorion comme l'un des principaux pôles d'accueil et d'animation du réseau récréo-touristique régional.
5. Répondre aux besoins de la population en terme de parcs et privilégier, à court terme, la mise en valeur des parcs stratégiques existants.

3.8 Patrimoine

1270-17 (2005-08-11)

1. Protéger, mettre en valeur et faire reconnaître les éléments patrimoniaux et archéologiques d'intérêts.

3.9 Transport

1. Améliorer les liens routiers entre les 2 noyaux de développement existants.

2. Améliorer la sécurité, la fluidité et la qualité visuelle des principales voies de circulation.
3. Minimiser les impacts négatifs, des grands réseaux de transport, sur le tissu urbain.
4. Adapter les services de transport en commun aux besoins de la population et à sa capacité de payer.

3.10 Environnement

1. Assurer une gestion intégrée et responsable des matières résiduelles favorisant un développement durable du milieu.
2. Préserver et mettre en valeur les milieux naturels sensibles, les milieux naturels d'intérêts esthétiques et écologiques ainsi que les ressources en eau.
3. Mettre en valeur et développer le patrimoine arboricole.

CHAPITRE IV : CONSTATS, OBJECTIFS ET MOYENS

4.0 CONSTATS, OBJECTIFS ET MOYENS

Dans le but de faciliter l'analyse des problématiques d'aménagement observées sur l'ensemble du territoire, celles-ci ont été regroupées par volet, selon la nature des usages ou des enjeux en cause. Dix (10) volets ont été retenus, soit les volets suivants :

- planification d'ensemble;
- habitation;
- commercial;
- industriel;
- agricole;
- services publics;
- récréo-touristique;
- patrimoine;
- transport;
- environnement.

Chacun de ces volets regroupe plusieurs thèmes illustrant chacun, une problématique d'aménagement spécifique (ex. : volet Habitation, thème : Habitation de grande valeur). Une analyse détaillée de la problématique d'aménagement est présentée, pour chaque thème, sous forme de constats. Des objectifs d'aménagement spécifiques ainsi que des moyens de mise en oeuvre correspondant à chaque série de constats sont ensuite définis. Ces objectifs d'aménagement viennent préciser, de façon beaucoup plus détaillée, les grandes orientations d'aménagement définies, alors que les moyens viennent en assurer la réalisation. Lorsque pertinent, un plan synthèse résume les objectifs et moyens privilégiés par volet (voir les plans numéros 7 à 14 de 17). De plus, un plan synthèse (voir le plan numéro 15 de 17) vient illustrer, pour l'ensemble du territoire municipal, les secteurs faisant l'objet d'une intervention particulière (programme particulier d'urbanisme (PPU), plan d'aménagement d'ensemble (PAE), plan d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA), etc.).

4.1 Volet Planification d'ensemble

4.1.1 Thème : Pôle régional

4.1.1.1 Constats

1. La ville de Vaudreuil-Dorion constitue la principale porte d'entrée de la MRC de Vaudreuil-Soulanges en provenance de Montréal.
2. Bien que la population de Vaudreuil-Dorion représente près de 20 % de la population totale de la MRC de Vaudreuil-Soulanges, cette dernière s'est accrue, au cours des 25 dernières années, au même rythme que celle de la MRC. La Ville de Vaudreuil-Dorion n'a donc pas profité de sa localisation stratégique pour s'imposer comme collectivité à croissance prédominante au niveau régional.
3. Malgré l'apparition de nouvelles concentrations commerciales (à Pincourt et à Ville de l'Île-Perrot), Vaudreuil-Dorion compte pour plus de 27,5 % des établissements et 38,7 % des emplois de la MRC de Vaudreuil-Soulanges.

La ville de Vaudreuil-Dorion constitue donc l'un des principaux pôles d'activités économiques de la région de Vaudreuil-Soulanges.

4.1.1.2 Objectifs d'aménagement et moyens de mise en œuvre

OBJECTIFS	MOYENS
1. Renforcer et promouvoir le rôle de pôle régional de Vaudreuil-Dorion.	<ol style="list-style-type: none">1. Doter la ville d'une stratégie de marketing ventant les avantages de Vaudreuil-Dorion, comme pôle régional d'envergure (parcs industriels d'importance et à vocation diversifiée, concentration commerciale existante, concentration de services gouvernementaux, localisation stratégique par rapport aux axes routiers nationaux, etc.) et se doter des ressources nécessaires à cette fin.2. Mettre en oeuvre les moyens suggérés dans les différents volets du présent règlement du plan d'urbanisme pour gérer adéquatement et pour stimuler les activités résidentielles, commerciales, industrielles, culturelles, récréo-touristiques ainsi que les services publics.

4.1.2 Thème : Coordination inter-municipale

4.1.2.1 Constats

1. Les territoires de Vaudreuil-sur-le-Lac et de Ville de l'Île-Cadieux viennent sectionner le territoire de Vaudreuil-Dorion, ce qui soulève la question du partage des services municipaux et de la gestion intégrée de la vitrine industrielle du corridor autoroutier.

2. Le Fief Choisy, territoire municipal complètement détaché du reste de la ville, est situé à plus de 12 kilomètres du noyau urbain. Ce découpage géographique particulier du territoire de Vaudreuil-Dorion en fait une ville tentaculaire qui doit assumer les inconvénients qui s'y rattachent (coût élevé d'entretien du réseau routier, de cueillette des ordures et de collecte sélective, dédoublement des services, etc.). Dans le contexte économique actuel où la rationalisation des dépenses devient une des principales préoccupations municipales, et où le regroupement des municipalités s'avère dans bien des cas une solution avantageuse, la gestion de ce territoire éloigné remet en question la logique de ce découpage territorial.

4.1.2.2 Objectifs d'aménagement et moyens de mise en œuvre

OBJECTIFS	MOYENS
<p>1. Assurer une planification harmonieuse des différents réseaux et infrastructures (réseau routier, aqueduc, égouts, piste cyclable, liens verts, etc.) et des espaces boisés.</p>	<p>1. Poursuivre les ententes actuelles relatives aux services d'aqueduc et d'égouts dans l'optique d'un éventuel regroupement municipal.</p> <p>2. Impliquer les autorités municipales de Vaudreuil-sur-le-Lac lors de l'adoption d'un plan directeur d'urbanisme adjacent au territoire de cette municipalité et demander qu'il en soit de même dans le cas du développement des terrains adjacents au territoire de Vaudreuil-Dorion et situés à Vaudreuil-sur-le-Lac.</p> <p>3. S'assurer, auprès des autorités municipales de Vaudreuil-sur-le-Lac, de l'acceptation du réseau cyclable projeté traversant son territoire et de son implication dans l'aménagement et le financement de celui-ci.</p>
<p>2. Assurer une planification harmonieuse des constructions et des aménagements de la vitrine industrielle de l'autoroute 40.</p>	<p>4. Demander à la Municipalité de Vaudreuil-sur-le-Lac d'harmoniser sa réglementation d'urbanisme à celle de Vaudreuil-Dorion (plus spécifiquement au règlement sur les PIIA) pour les terrains longeant l'autoroute 40.</p>
<p>3. Réduire les frais inhérents à la gestion du territoire du Fief Choisy et assurer une continuité et une cohérence du découpage territorial entre les municipalités.</p>	<p>5. Proposer à la Municipalité de Saint-Lazare que la Ville de Vaudreuil-Dorion acquiert les terrains agricoles de Saint-Lazare situés au nord de l'autoroute 40, en échange des terrains agricoles situés au sud de l'autoroute 40, appartenant à Vaudreuil-Dorion.</p> <p>Évaluer l'intérêt d'inclure dans cet échange, tous les terrains situés au sud de l'autoroute 40, au nord-ouest du chemin Daoust (<i>voir le plan numéro 7 de 17, présenté à l'annexe III</i>).</p> <p>6. Par l'intermédiaire de la réglementation d'urbanisme, établir les normes d'aménagement sévères visant à relever la qualité du cadre bâti et des aménagements.</p> <p>1270-14 (2005-01-18) PPU</p> <p>7. Planifier le développement des lots 1 830 152, 1 830 154, 1 830 155, 1 830 191, 1 830 201, 1 830 209, 1 830 210, 1 830 252, 1 830 253 et d'une partie du lot 1 834 614, localisés dans le secteur Fief Choisy, plus</p>

OBJECTIFS	MOYENS
	précisé à l'est de l'autoroute 40 par l'intermédiaire d'un programme particulier d'urbanisme (PPU).

4.1.3 Thème : Image de la ville

4.1.3.1 Constats

1. Présence de points de repère qui témoignent de l'activité économique et humaine de Vaudreuil-Dorion et qui caractérisent le milieu de vie de cette communauté, soit, entre autres :
 - a) l'édifice Future Electronics;
 - b) le complexe hôtelier « *Le Château Vaudreuil* »;
 - c) le clocher de l'église Saint-Michel;
 - d) le lac des Deux-Montagnes et la rivière des Outaouais;
 - e) le réservoir d'eau de l'ex-Ville de Dorion;
 - f) les enseignes géantes des stations d'essence (impact visuel négatif);
 - g) le pont de l'Île-aux-Tourtes et le pont Taschereau, vu des plans d'eau.

2. Présence de nombreuses infrastructures et équipements qui ont un impact négatif sur la qualité de l'environnement visuel, soit :
 - a) les chemins de fer;
 - b) les sections surélevées des voies de circulation, principalement les autoroutes;
 - c) le réseau de transport d'énergie et de communication, non seulement les lignes de hautes tensions, mais également le réseau local situé en bordure des voies de circulation;
 - d) les enseignes géantes des stations-service.

3. Les plans d'eau, qui bordent le territoire de Vaudreuil-Dorion sur plus de 18 kilomètres, constituent la principale caractéristique naturelle de la ville ainsi que son principal attrait.

4. Percées visuelles d'intérêts :
 - a) sur les plans d'eau, à partir des routes panoramiques : chemin de l'Anse, chemin des Chenaux, route de Lotbinière, rue Bellerive et rue Meloche;
 - b) sur la Baie de Vaudreuil, à partir du parc de la Paix/Valois (parc du Millénaire);

- c) sur l'agglomération de Vaudreuil-Dorion, sur l'île de Montréal, sur le lac des Deux-Montagnes et la rivière des Outaouais ainsi que sur la plaine agricole, et ce, à partir du plateau longeant principalement la route Harwood (Route 342).

Les points de vue les plus achalandés sont ceux situés sur les autoroutes 540, 20 et 40.

-
5. Les entrées de la ville, tant par les autoroutes que par les principales voies de circulation de l'agglomération, constituent le premier contact avec Vaudreuil-Dorion. Elles ont donc un impact important sur la perception qu'ont les gens du territoire.
6. Aspect déstructuré du boulevard Harwood, de la route Harwood, de la rue Saint-Charles, d'une section de la route de Lotbinière et du boulevard de la Cité-des-Jeunes, dans le secteur du chemin de la Petite-Rivière, qui laissent une image peu enviable de la ville et grande visibilité des terrains bordant les autoroutes.
-
7. Apparence négligée des espaces vacants tant publics (principalement les emprises des autoroutes) que privés : mauvaises herbes et présence de quenouilles, de phragmites ou de salicaires dans les parcs industriels et sur les terrains résidentiels ou commerciaux.
-
8. Absence de vision d'ensemble de la signalisation des projets de développement résidentiel, des parcs industriels, des équipements et services publics (hôtel de ville, bibliothèque, bureau de la MRC, etc.) ainsi que des principaux services récréotouristiques (centre d'information touristique, Musée régional de Vaudreuil-Soulanges, services d'hébergement, aire d'accueil, circuit patrimonial).

4.1.3.2 Objectifs d'aménagement et moyens de mise en œuvre

OBJECTIFS	MOYENS
<p>1. Préserver la qualité des repères visuels d'intérêts (édifice Future Electronics, le complexe hôtelier « <i>Le Château Vaudreuil</i> », le clocher de l'église Saint-Michel).</p>	<p>1. Pour le complexe hôtelier « <i>Le Château Vaudreuil</i> » : voir volet Commercial, thème : Vocation des secteurs commerciaux, moyens 1 et 2.</p> <p>2. Pour le clocher de l'église Saint-Michel : voir volet Patrimoine, moyen 1.</p> <p>3. S'assurer du bon entretien du réservoir d'eau de l'ex-Ville de Dorion.</p>
<p>2. Mettre en valeur :</p> <p>a) les repères visuels d'intérêts (édifices Future Electronics, le complexe hôtelier « <i>Le Château Vaudreuil</i> », le clocher de l'église Saint-Michel);</p> <p>b) les champs et axes visuels :</p> <p>- du lac des Deux-Montagnes et de la</p>	<p>4. Privilégier la localisation des réseaux de transport d'énergie et de communication là où l'impact visuel est moindre (généralement en arrière-lot) ou leur enfouissement. Sinon, favoriser au moins ce type d'intervention le long des principales voies de circulation.</p>

OBJECTIFS	MOYENS
<p>rivière des Outaouais;</p> <ul style="list-style-type: none"> - de l'agglomération de Vaudreuil-Dorion, de l'île de Montréal et de la plaine agricole, à partir du plateau longeant la route Harwood (Route 342). 	
<p>3. Minimiser ou éliminer, si possible, l'impact visuel négatif de ces infrastructures et équipements.</p>	<p>5. Dans le cadre de la réalisation des plans directeurs d'urbanisme, tenir compte de la localisation des infrastructures et équipements majeurs et adapter les usages, le tracé du réseau routier, le volume et la hauteur des bâtiments en conséquences.</p> <p>6. Par l'intermédiaire de la réglementation d'urbanisme, limiter et encadrer l'implantation d'enseignes géantes et de panneaux-réclames et adapter la dimension des enseignes au milieu bâti et à l'échelle humaine.</p>
<p>4. Favoriser la visibilité des plans d'eau afin d'affirmer le caractère riverain de Vaudreuil-Dorion.</p>	<p>7. Par l'intermédiaire de la réglementation d'urbanisme, réserver à des fins de parcs, les terrains riverains non construits et d'intérêts.</p> <p>8. Procéder à l'acquisition de terrains riverains stratégiques et à leur aménagement à des fins de parcs.</p> <p>9. Par l'intermédiaire de la réglementation d'urbanisme, n'autoriser que les usages compatibles avec le milieu riverain et contribuant à sa mise en valeur et contrôler rigoureusement l'entreposage extérieur.</p>
<p>- Voir objectif 2 du présent thème.</p>	<p>- Voir moyens 3 et 6 du présent thème.</p>
<p>5. Améliorer la qualité visuelle des entrées de la ville.</p>	<p>10. Pour les secteurs commerciaux : voir volet Commercial, thème : Vocation des secteurs commerciaux, moyens 1 et 2.</p> <p>11. Pour l'intersection du chemin de la Petite-Rivière / boulevard de la Cité-des-Jeunes : voir volet Commercial, thème : Intersection chemin de la Petite-Rivière / boulevard de la Cité-des-Jeunes, moyens 1 et 3.</p> <p>12. Pour les artères commerciales : voir volet Commercial, thème : Image des artères commerciales, moyens 1 et 2.</p> <p>13. Pour la vitrine industrielle : voir volet Industriel, thème : Localisation stratégique et visibilité des terrains, moyens 2 à 5.</p> <p>14. Pour le parc d'affaires des Artisans : voir volet Industriel, thème : Parc d'affaires des Artisans, moyen 1.</p>
<p>6. Améliorer la qualité visuelle des espaces vacants.</p>	<p>15. Appliquer, de façon rigoureuse, les dispositions du règlement des nuisances relatives à la coupe des mauvaises herbes et, à titre préventif, informer la population de l'existence de ces dispositions.</p>
<p>7. Assurer une signalisation uniforme, efficace et esthétique des équipements et services</p>	<p>16. Mettre sur pied une politique globale d'affichage municipal relative aux équipements et services publics, aux</p>

OBJECTIFS	MOYENS
publics, des développements résidentiels et des parcs industriels ainsi que des principaux équipements récréo-touristiques.	projets de développement résidentiel, aux parcs industriels ainsi qu'aux principaux équipements récréo-touristiques. Cette politique devra notamment toucher les éléments suivants : a) les projets de développement résidentiel; b) les parcs industriels; c) les équipements et services publics (hôtel de ville, bibliothèque, bureau de la MRC de Vaudreuil-Soulanges, etc.); d) les services récréo-touristiques (Musée régional de Vaudreuil-Soulanges, les services d'hébergement, le centre d'information touristique, les aires d'accueil, etc.). 17. Adapter les règlements municipaux en conséquence.

4.1.4 Thème : Gare intermodale régionale Vaudreuil-Soulanges

Amend. 1270-02 (2003-02-18)

4.1.4.1 Constats

1. Considérant :

- a) la problématique de l'engorgement croissant du réseau routier métropolitain, à laquelle s'ajoute la problématique de l'engorgement de la région de Vaudreuil-Soulanges marquée, aux portes d'entrée de la MRC, par la présence des ponts de l'Île-aux-Tourtes et Taschereau;
- b) les mesures prises par l'Agence métropolitaine de transport (AMT), (réduction du temps de déplacement en raison de l'acquisition de nouvelles locomotives plus rapides) pour améliorer la qualité des services;
- c) l'augmentation importante prévue (88 %) de la clientèle régionale du train;
les Municipalités de la région, en collaboration avec l'AMT et le MTQ, ont décidé de mettre en place certaines mesures en vue d'améliorer le transport des personnes dans le corridor de Vaudreuil-Soulanges, soit principalement :
 - d) la construction d'une gare intermodale régionale (*i.e.* desservant les autobus locaux et régionaux, les minibus, les taxis, les automobilistes, les motocyclistes, les cyclistes et les piétons);
 - e) la construction d'un garage et l'aménagement d'un site d'entretien, de maintenance, de garage et de storage des rames et des éléments du parc de matériel roulant de la ligne de train de banlieue Montréal / Dorion-Rigaud;
 - f) la consolidation des gares de l'Île-Perrot.

2. Le site retenu pour la future gare intermodale régionale Vaudreuil-Soulanges, soit à l'intersection de la voie ferrée avec le boulevard Félix-Leclerc, a été choisi parmi 8 sites potentiels sur la base des critères de sélection suivants :
 - a) l'accessibilité pour la clientèle régionale par transport en commun ou en automobile;
 - b) l'accessibilité pour la clientèle locale par transport en commun ou en automobile;
 - c) l'intégration harmonieuse au milieu;
 - d) la qualité du service de trains et potentiel de développement de la gare;
 - e) le potentiel de développement urbain;
 - f) les infrastructures routières nécessaires.

Le site retenu pour l'aménagement de la future gare est celui dont la localisation apparaissait la plus stratégique dans une optique à long terme du développement urbain de Vaudreuil-Dorion.

3. Lors de l'élaboration du « *Concept d'aménagement de la gare intermodale régionale Vaudreuil-Soulanges* », daté du 20 avril 2000, les membres du « *Comité de suivi (représentants de l'AMT, du MTQ, de la MRC de Vaudreuil-Soulanges et de la Ville de Vaudreuil-Dorion)* » ont souligné l'importance :
 - a) de garantir, à long terme, l'accessibilité à la gare Vaudreuil-Soulanges;
 - b) d'assurer l'intégration optimale de la future gare à son environnement bâti à venir;
 - c) de s'assurer que le développement urbain projeté dans l'environnement de la gare contribue à maximiser l'utilisation de la gare et du transport en commun.
4. De façon plus spécifique, la MRC de Vaudreuil-Soulanges procédait, au printemps 2000, à la modification du schéma d'aménagement afin d'y ajouter l'objectif suivant :

 - a) assurer la fluidité de la circulation sur le boulevard Félix-Leclerc par une planification appropriée du corridor du boulevard entre les échangeurs des autoroutes 40 et 540 pour l'accès à la future gare régionale de Vaudreuil-Soulanges située à l'intersection du boulevard Félix-Leclerc et du chemin de fer.
5. La densification et la diversification du développement autour de la future gare favorisera une utilisation accrue du transport en commun tout en créant autour de la gare un milieu animé, à l'échelle humaine et sécuritaire. Parmi les avantages potentiels de cette diversification, mentionnons notamment que :

- a) le développement d'espaces résidentiels aidera à créer un marché pour les services de transport collectif tout en conférant à la gare intermodale une identité beaucoup plus marquée;
- b) l'implantation de bureaux et d'entreprises (offre d'emploi) attirera des résidents d'autres secteurs de la région métropolitaine vers la gare intermodale contribuant à rentabiliser le service de trains dans les 2 directions;
- c) l'implantation de commerces de détail favorisera l'animation des lieux à toute heure du jour et profiteront aux usagers du transport collectif ainsi qu'aux résidents du secteur.

4.1.4.2 Objectifs d'aménagement et moyens de mise en œuvre

OBJECTIFS	MOYENS
<p>1. Favoriser, pour le secteur environnant la gare (rayon d'environ 400 mètres), la création d'un pôle multifonctionnel de forte densité, à caractère urbain et adapté à l'échelle humaine.</p>	<p>1. Par l'intermédiaire du règlement de zonage, pour le secteur environnant de la gare (rayon d'environ 400 mètres) :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) prévoir la mixité des usages (bureaux, commerces, habitations de moyenne et forte densités, industries légères compatibles avec les autres usages autorisés), le tout tel que prévu au « <i>Concept d'aménagement de la gare intermodale régionale Vaudreuil-Soulanges</i> »; b) prohiber les usages générant peu d'activités humaines (ex. : commerces de gros, entrepôts, etc.) ou incompatibles avec la densité, l'aspect urbain et l'échelle humaine souhaitée pour les lieux; c) autoriser les projets de développement intégrés afin de minimiser les entrées charretières; d) exiger des bâtiments d'un minimum de 2 étages; e) exiger une densité et un rapport bâti / terrain minimum; f) limiter la marge de recul avant des bâtiments; g) prohiber le stationnement en cour avant; h) prohiber l'entreposage extérieur. <p>2. Par l'intermédiaire d'un règlement sur les PIIA, pour le secteur environnant de la gare (rayon d'environ 400 mètres) :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) assurer la continuité du cadre bâti, donc maximiser le rapport plein / vide (ou limiter les espaces libres entre les bâtiments); b) minimiser la visibilité des aires de stationnement à partir des voies de circulation et limiter le stationnement en cour latérale; c) favoriser la construction de bâtiments multifonctionnels (ex. : commerces au rez-de-chaussée et bureaux ou habitations aux étages);

OBJECTIFS	MOYENS
	<p>d) assurer la continuité entre les voies d'accès aux aires de stationnement de la gare et les voies d'accès aux usages ayant frontage sur le site de la gare;</p> <p>e) favoriser un mode de lotissement et d'implantation ainsi que des normes de construction (ex. : normes d'insonorisation, résistance aux vibrations) permettant de minimiser les contraintes liées à la proximité de la voie ferrée.</p> <p>3. Ceinturer le site de la gare de voies de circulation publiques structurantes, tel que prévu au « <i>Concept d'aménagement de la gare intermodale régionale Vaudreuil-Soulanges</i> ».</p> <p>4. Évaluer la possibilité de réduire, pour le secteur, les exigences du règlement de zonage relativement aux nombres de cases de stationnement, compte tenu :</p> <p>a) de la proximité et des services offerts par le centre de correspondance que constituera la gare;</p> <p>b) de l'utilisation complémentaire potentielle des aires de stationnement de la gare pour certains commerces.</p> <p>5. Aux règlements d'urbanisme, exiger le dépôt d'un plan directeur d'urbanisme venant préciser le développement des secteurs situés :</p> <p>a) entre la voie ferrée, l'autoroute 40, le boulevard André-Chartrand et le boulevard de la Cité-des-Jeunes;</p> <p>b) entre la voie ferrée, l'autoroute 40, la rue Boileau et les terrains ayant front sur le prolongement de la rue Forbes.</p> <p>Ce plan directeur d'urbanisme devra notamment préciser :</p> <p>a) le tracé des voies de circulation;</p> <p>b) la répartition des usages et des densités;</p> <p>c) le mode de lotissement et d'implantation des bâtiments.</p> <p>Naturellement, ce plan directeur d'urbanisme devra respecter les objectifs d'aménagement et les moyens de mise en oeuvre définis par le « <i>Concept d'aménagement de la gare intermodale régionale Vaudreuil-Soulanges</i> ».</p>
<p>2. Favoriser la densité et la continuité du cadre bâti le long du boulevard Félix-Leclerc.</p>	<p>6. Par l'intermédiaire du règlement de zonage, pour le boulevard Félix-Leclerc :</p> <p>a) exiger un rapport bâti / terrain minimum;</p> <p>b) limiter la marge de recul avant des bâtiments</p>

OBJECTIFS	MOYENS
	<p>c) prohiber les usages générant peu d'activités humaines.</p> <p>7. Par <input type="checkbox"/>intermédiaire d'un règlement sur les PIIA, pour le boulevard Félix-Leclerc :</p> <p>a) exiger des bâtiments de 2 étages ou plus ou ayant l'apparence de 2 étages ou plus;</p> <p>b) assurer la continuité du cadre bâti, donc maximiser le rapport plein / vide (ou limiter les espaces libres entre les bâtiments);</p> <p>c) limiter fortement le stationnement en cour avant et minimiser la visibilité des aires de stationnement à partir des voies de circulation.</p>
<p>3. Assurer, à long terme, la fluidité de la circulation entre la gare Vaudreuil-Soulanges et les accès autoroutiers (sortie 3 de l'autoroute 540 et sortie 35 de l'autoroute 40).</p>	<p>8. Réaliser, pour le tronçon du boulevard Félix-Leclerc situé entre les autoroutes 40 et 540 ainsi que pour la section du boulevard de la Cité-des-Jeunes située entre le boulevard Félix-Leclerc et l'avenue Saint-Charles, un plan d'accès routier limitant :</p> <p>a) le nombre d'intersection;</p> <p>b) le nombre et la largeur des entrées charretières.</p> <p>Dans ces secteurs, favoriser la création d'<input type="checkbox"/>entrée charretière commune.</p> <p>9. Planifier la conception du boulevard Félix-Leclerc en fonction des besoins à long terme des lieux. Réaliser un boulevard avec terre-plein comptant 2 voies de circulation dans chaque direction. De plus, prévoir une voie additionnelle de virage à gauche aux intersections de 2 voies de circulation donnant accès à la gare, soit les rues Boileau et Boréal (ou rue de la Gare).</p>
<p>4. Favoriser l'accessibilité à la gare pour les cyclistes et les piétons.</p>	<p>10. Aménager une piste cyclable reliant la gare Vaudreuil-Soulanges au :</p> <p>a) parc linéaire projeté le long du boulevard André-Chartrand;</p> <p>b) au secteur résidentiel « <i>Village-sur-le-Lac</i> ».</p> <p>De plus, dans l'éventualité de l'aménagement d'<input type="checkbox"/>une piste cyclable longeant la voie ferrée, entre le site de la gare et le boulevard de la Cité-des-Jeunes, assurer l'accessibilité à cette piste cyclable à partir du site de la gare.</p>

4.2 Volet Habitation

4.2.1 Thème : Étalement urbain

4.2.1.1 Constats

1. Vaste étendue du territoire propice à l'émergence de développements éparpillés : secteurs périurbains, Village-sur-le-Lac, Wildwood.
2. Présence de terrains vacants enclavés par le développement (secteur de la rue Bourget et de l'avenue Saint-Charles, secteur au sud-ouest de la rue Ouimet, etc.) et où les services (voies de circulation, aqueduc et égouts, cueillette des ordures, collecte sélective, déneigement) sont implantés et non-rentabilisés.
3. Certains projets résidentiels (Village-sur-le-Lac, Castel-du-Lac et secteurs périurbains) encouragent le prolongement du développement sur des terrains excentriques par rapport au noyau urbain, lesquels deviennent coûteux à desservir (principalement les secteurs périurbains) et à entretenir. Pendant que ceux-ci se développent, certains secteurs centraux sont en attente de développement. Ces derniers auraient intérêt à être développés en priorité puisqu'ils auraient un effet structurant sur le noyau urbain et, dans certains cas, permettraient de stimuler le développement de secteurs limitrophes. Le développement des secteurs centraux aurait également un effet bénéfique sur le sentiment d'appartenance des citoyens à la nouvelle ville.
4. Certains projets résidentiels (Village-sur-le-Lac, secteurs périurbains) créent des pressions sur les terres agricoles, alors que les secteurs centraux, qui ont un potentiel de développement énorme, sont toujours vacants.
5. Développement parallèle des 2 noyaux urbains d'origine (dû aux 2 ex-entités administratives distinctes et au développement naturel qui s'est effectué en bordure des 2 principales voies de circulation, c'est-à-dire les autoroutes 40 et 20), qui par l'absence de continuité du tissu urbain, ne favorise pas le sentiment d'appartenance à une ville unique.
6. Les barrières physiques (les chemins de fer et le Campus de la Cité-des-Jeunes) contribuent à accentuer l'effet d'éparpillement et retardent indûment la jonction naturelle entre les concentrations de développements résidentiels.

4.2.1.2 Objectifs d'aménagement et moyens de mise en œuvre

OBJECTIFS	MOYENS
1. Consolider le tissu urbain existant : encourager la construction des terrains vacants déjà desservis et ceux qui sont enclavés à l'intérieur des secteurs desservis.	1. Inclure à l'intérieur des périmètres d'urbanisation, outre le noyau urbain, les secteurs périurbains Hudson Acres / Tree Farms et Como / des Érables (incluant les terrains adjacents) ainsi que l'extrémité sud-est du secteur de Lotbinière (voir le plan numéro 8 de 17 présenté à

OBJECTIFS	MOYENS
<p>2. Favoriser le développement à l'intérieur des périmètres d'urbanisation.</p> <p>3. Favoriser le développement des secteurs résidentiels qui facilitent la construction d'axes de circulation structurants (ex. : ceux qui permettront de briser les barrières physiques, de relier les 2 principaux noyaux de développement parallèles, de renforcer le sentiment d'appartenance à la nouvelle ville, d'augmenter la fluidité de la circulation, de poursuivre de façon cohérente le phasage du développement).</p>	<p><i>l'annexe III).</i></p> <p>2. Exiger, pour tous les terrains vacants situés à l'intérieur du périmètre d'urbanisation du noyau urbain, la présence des 2 services (aqueduc et égout sanitaire).</p> <p>3. Exiger un plan directeur d'urbanisme pour tous les projets de développement.</p> <p>4. Exiger un plan directeur des services pour tous les projets de développement.</p> <p>5. Faire assumer à 100 %, par les promoteurs, le coût des infrastructures (aqueduc, égouts, fond de rue, bordure, pavage, éclairage), à l'exception des coûts de surdimensionnement et des coûts de desserte des secteurs situés sur le parcours des infrastructures du secteur à développer.</p> <p>6. Permettre, lorsque le projet le justifie, le paiement des infrastructures suivantes par règlement d'emprunt : bordure, pavage, éclairage.</p> <p>7. Exiger la construction d'un minimum de lots avant de permettre l'ouverture d'une nouvelle rue à l'intérieur d'une même phase.</p> <p>8. Exiger un développement, par phases, des projets en évitant d'ouvrir de nouvelles phases tant que les premières ne sont pas majoritairement complétées.</p> <p>9. Imposer une surtaxe sur les terrains vagues desservis (au maximum 50 % des taxes foncières annuelles).</p> <p>10. Offrir une exemption de taxes pour les nouvelles résidences construites à l'intérieur d'un secteur dont la majorité des bâtiments ont été construits depuis au moins 20 ans et dont la superficie est composée pour moins de 25 % de terrains non bâtis.</p> <p>11. Favoriser, en premier lieu, dans le cas où les effets sur la structuration du tissu urbain et les effets d'entraînement sur les développements adjacents sont significatifs, la construction des axes de circulation structurants.</p> <p>12. Afin de réduire le délai de réalisation des phases de développement :</p> <p>a) réserver, à même le 10 % exigé en terrains ou en argent pour des fins de parcs, une somme d'argent permettant l'aménagement du ou des parc(s) prévu(s) dans cette phase de développement;</p> <p>b) s'il y a lieu, fixer, dans le cadre d'une entente avec le promoteur, un délai maximum pour la réalisation du pavage des voies de circulation.</p> <p>13. Concentrer le développement à l'intérieur du périmètre d'urbanisation du noyau urbain jusqu'à ce que l'aire située à l'intérieur de celui-ci soit majoritairement cons-</p>

OBJECTIFS	MOYENS
	<p>truite (environ 80 %). Donc, refuser toute demande d'autorisation ou d'exclusion de la zone agricole décrétée qui favorise le développement d'activités urbaines à l'intérieur de la zone agricole décrétée et qui peut être implantée à l'intérieur de la zone blanche (<i>voir le plan numéro 8 de 17 à l'annexe III</i>).</p> <p>14. Limiter, en superficie, le développement des secteurs périurbains et du secteur de Lotbinière (<i>voir le plan numéro 8 de 17 à l'annexe III</i>).</p>

4.2.2 Thème : Qualité architecturale

4.2.2.1 Constats

1. Une partie importante du marché résidentiel de Vaudreuil-Dorion consiste en des habitations de premiers acheteurs, c'est-à-dire des habitations de faible valeur (moins de 100 000 \$).
2. Le modèle de développement de Vaudreuil-Dorion et de l'ensemble des banlieues montréalaises (bungalow) est issu des années 1960 et, bien qu'il constitue toujours un idéal pour bien des ménages, il est devenu de moins en moins accessible pour les nouveaux ménages au prise avec un contexte social bien différent (faible sécurité d'emploi, nombre élevé de travailleurs autonomes ou à temps partiel, nombreuses familles monoparentales).
3. Le mode de vie des ménages a considérablement été modifié (travail des 2 conjoints, travail à la maison, diminution du temps à consacrer à la vie familiale et du temps disponible pour procéder à l'entretien de la propriété, etc.).
4. Considérant les particularités de l'industrie de la construction au Québec (une multitude de petits entrepreneurs) et la très forte concurrence, les nouveaux secteurs de développement résidentiels se caractérisent souvent par :
 - a) une forte standardisation des modèles d'habitations disponibles;
 - b) une forme architecturale souvent stéréotypée, standardisée et de qualité discutable. Ne répondant qu'aux modes du moment, cette architecture favorise, à long terme, un haut taux de roulement;
 - b) une utilisation abusive de revêtements extérieurs de faibles qualités et peu d'esthétiques;
 - c) l'absence d'aménagement paysager planifié et intégré au projet de développement;
 - d) le peu d'effort mis sur la mise en valeur du domaine public (arbres de rue, trottoirs, parcs).

5. Ces constructions résidentielles de faibles qualités, surtout si elles sont situées dans un quartier n'offrant pas une bonne qualité de vie, risquent, à long terme, de se dégrader rapidement, ce qui implique pour la Ville :
 - a) une détérioration de son parc de logements;
 - b) une augmentation du taux de roulement des résidents;
 - c) une diminution des revenus de taxation;
 - d) une dégradation du tissu social;
 - e) une pression pour intervenir financièrement sur le milieu en dégradation (ex. : programme de restauration).

6. La qualité des constructions résidentielles ne dépend pas nécessairement du coût de construction, mais plutôt de sa qualité architecturale (choix et harmonisation des matériaux, qualité des formes, intégration à son environnement, etc.).

7. À long terme, la qualité des constructions résidentielles est grandement liée à la qualité de l'ensemble des constructions d'un quartier et de ses aménagements, et à la stabilité de sa population (faible taux de roulement).

8. Bien que le parc de logements de Vaudreuil-Dorion soit très jeune (60 % des logements ont été construits après 1970, dont 25 % après 1985) dans certains secteurs résidentiels plus anciens, les logements dénotent certains traits de vieillissement et un manque d'entretien.

4.2.2.2 Objectifs d'aménagement et moyens de mise en œuvre

OBJECTIFS	MOYENS
<ol style="list-style-type: none"> 1. Assurer une meilleure qualité architecturale des nouvelles constructions résidentielles, tout en respectant le budget limité de l'acheteur moyen. 2. Améliorer la qualité des quartiers résidentiels plus anciens. 3. Favoriser le développement des secteurs d'habitations solaires. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Par l'intermédiaire de la réglementation d'urbanisme : <ol style="list-style-type: none"> a) limiter l'utilisation de matériaux de revêtement extérieur peu esthétiques ou peu durables; b) limiter la visibilité des portes de garage; c) minimiser l'impact des entrées charretières; d) prévoir des normes d'aménagement paysager rigoureuses ainsi que des délais de réalisation; e) assurer l'homogénéité des secteurs résidentiels. 2. Dans le cadre d'une entente avec un promoteur, prévoir le développement d'un secteur d'habitations solaires Le plan numéro 8 de 17, inséré à l'annexe III, indique le secteur favorisé pour ce type de projet. 3. Par l'intermédiaire des règlements d'urbanisme, assurer l'homogénéité des secteurs résidentiels.

4.2.3 Thème : Habitation de grande valeur

4.2.3.1 Constats

1. De 1993 à 1995, la valeur moyenne des nouvelles constructions résidentielles à Vaudreuil-Dorion a diminuée de façon significative (environ 29 000 \$) par rapport à celle des années 1989 à 1992.
2. Au cours des 10 dernières années (1981 à 1991), Vaudreuil-Dorion a été complètement déclassée, par l'ensemble des municipalités de la MRC, quant à la valeur moyenne du logement (un écart de plus de 26 000 \$).
3. Dans la MRC de Vaudreuil-Soulanges, il existe un marché pour les habitations de grande valeur, tel que le témoigne la valeur moyenne des logements des municipalités de Île-Cadieux, Hudson, Saint-Lazare et Vaudreuil-sur-le-Lac qui varie entre 170 000 \$ et 488 000 \$.
4. L'évolution du revenu moyen par ménage, de 1981 à 1991, permet également de constater que les ménages à haut revenu sont attirés par d'autres municipalités que Vaudreuil-Dorion puisque le revenu moyen de la MRC a connu une augmentation sensiblement plus élevée (99,4 %) que celui de Vaudreuil-Dorion (86 %).
5. Les sites habituellement recherchés pour les habitations de grande valeur (secteurs boisés, terrains riverains) sont peu nombreux à Vaudreuil-Dorion.
6. Les terrains boisés et de grande superficie se retrouvent principalement à l'extérieur du milieu urbain, soit dans les secteurs périurbains.
7. Bien qu'il existe un marché pour les résidences de forte valeur, le potentiel naturel de Vaudreuil-Dorion, pour ce type de marché, est limité.
8. Le marché des habitations de grande valeur s'est diversifié au cours des dernières années avec l'apparition de nouvelles clientèles (ex. : condominiums de luxe pour retraités, couples sans enfant et personnes célibataires).
9. Les habitations de grande valeur, avec une taxation plus élevée, permettent de faire assumer, par les utilisateurs, les coûts élevés d'installation et d'entretien des services des secteurs plus éloignés.

4.2.3.2 Objectifs d'aménagement et moyens de mise en œuvre

OBJECTIFS	MOYENS
1. Réserver, à des fins d'habitation de grande valeur, les terrains possédant des attraits naturels importants (terrains riverains, terrains	1. Aux règlements d'urbanisme, exiger : a) un terrain de superficie supérieure;

OBJECTIFS	MOYENS
<p>boisés) :</p> <p>a) Castel-du-Lac;</p> <p>b) Wildwood;</p> <p>c) Rives des Chenaux;</p> <p>d) Hudson Acres/Tree Farms;</p> <p>e) Fief Choisy (secteur situé au sud de la route Harwood (Route 342) et à l'ouest de la montée Harwood;</p> <p>f) Secteur de Lotbinière (une partie dont la localisation sera déterminée au règlement de zonage).</p> <p><i>(Voir le plan numéro 8 de 17 à l'annexe III)</i></p>	<p>b) une superficie d'implantation au sol du bâtiment principal et une superficie de plancher du bâtiment principal supérieure à la moyenne;</p> <p>c) un minimum de 2 étages pour le bâtiment principal;</p> <p>d) l'utilisation de matériaux nobles;</p> <p>e) une qualité des bâtiments accessoires;</p> <p>f) dans le cas du développement résidentiel Como/des Érables, exiger l'aménagement d'une zone tampon en bordure de l'autoroute 40.</p>
<p>2. Favoriser le développement de nouveaux secteurs d'habitation de grande valeur, aux endroits bénéficiant d'un environnement et d'accès de qualité (entrée de prestige).</p>	<p>2. Aux règlements d'urbanisme, exiger :</p> <p>a) un minimum de 2 étages pour le bâtiment principal;</p> <p>b) l'utilisation de matériaux nobles;</p> <p>c) une qualité des bâtiments accessoires;</p> <p>pour les secteurs suivants :</p> <p>a) une partie du projet « <i>Champfleury</i> » (secteur adjacent au boisé);</p> <p>b) le secteur du parc Bel-Air (nouvelle partie).</p> <p><i>(Voir le plan numéro 8 de 17, inséré à l'annexe III, pour la localisation de ces secteurs)</i></p>

4.2.4 Thème : Densité

Afin de faciliter la compréhension du présent thème, voici une description des densités d'habitation établies en fonction des différentes typologies de bâtiment :

- Faible densité : unifamiliale isolée et jumelée;
- Moyenne densité : unifamiliale contiguë (≤ 6 unités);
bi-trifamiliale isolée, jumelée et contiguë (≤ 6 unités);
multifamiliale isolée (≤ 6 unités);
- Forte densité : unifamiliale contiguë (≥ 7 unités);
bi-trifamiliale contiguë (≥ 7 unités);
multifamiliale isolée, jumelée et contiguë (≥ 7 unités).

4.2.4.1 Constats

1. La proportion de la clientèle cible (jeunes ménages sans enfant, personnes du 3^e âge et personnes célibataires) pour les habitations de moyenne et forte densités s'est accrue au cours des dernières années.

2. Malgré la prédominance de l'habitation unifamiliale (68,6 % du parc de logements), on assiste au cours des dernières années, à une diversification du parc de logements : soit une augmentation de la proportion des habitations de moyenne et forte densités. Depuis 5 ans, les habitations bi, tri et multifamiliales représentent 47 % des nouveaux logements.
3. Vaudreuil-Dorion se distingue par le nombre élevé de logements loués (35 %) par rapport à la MRC de Vaudreuil-Soulanges (23 %) et à l'ouest de l'Île de Montréal (28 %).
4. La présence d'habitations de moyenne et forte densités à l'intérieur des secteurs résidentiels de faible densité contribue à :
 - a) augmenter le flux de circulation à l'intérieur des secteurs résidentiels de basse densité, ce qui diminue la quiétude des résidents et la sécurité des enfants en bas âges;
 - b) déstructurer l'harmonie du cadre bâti;
 - c) diminuer la valeur des propriétés résidentielles de faible densité;
 - d) susciter des besoins additionnels de services (ex. : parcs, sur-dimensionnement des réseaux d'aqueduc et d'égouts) qui sont disproportionnés par rapport à la planification d'ensemble du secteur.
5. L'éloignement des secteurs résidentiels de moyenne et forte densités par rapport aux principaux noyaux de services encourage l'utilisation des véhicules automobiles, ce qui contribue à engorger le réseau routier et à diminuer la qualité de l'environnement.
6. Le manque d'uniformité dans la typologie des habitations de certains secteurs diminue l'attrait de ceux-ci ainsi que, dans certains cas, la valeur des propriétés.

4.2.4.2 Objectifs d'aménagement et moyens de mise en œuvre

OBJECTIFS	MOYENS
1. Répondre aux besoins croissants de la population en terme d'habitations de moyenne et forte densité. 2. Localiser, de façon stratégique, les habitations de moyenne et forte densité, c'est-à-dire à proximité : <ol style="list-style-type: none"> a) des axes majeurs de circulation; b) des pôles de commerces et services; c) des parcs; 	1. Aux règlements d'urbanisme : <ol style="list-style-type: none"> a) tel qu'il a été identifié sur le plan numéro 8 de 17, à l'annexe III, prévoir des secteurs de moyenne et forte densités et n'y autoriser uniquement que les habitations de moyenne et forte densités; b) localiser les nouveaux secteurs d'habitations de moyenne et forte densité à proximité des axes majeurs de circulation, des pôles de services, des parcs et des principaux collecteurs d'égouts et d'aqueduc;

OBJECTIFS	MOYENS
<p>d) des principaux collecteurs d'égouts et d'aqueduc.</p> <p>3. Permettre la construction d'habitations de moyenne et forte densités uniquement à l'intérieur de secteurs réservés à cette fin.</p> <p>4. Assurer une plus grande homogénéité des secteurs résidentiels.</p> <p>5. Tirer partie de certains territoires offrant des percées visuelles d'intérêts pour le développement de secteur d'habitation en hauteur.</p>	<p>c) créer des secteurs de même typologie (ex. : habitations isolées dissociées des habitations jumelées et des habitations contiguës ou habitations unifamiliales dissociées des bi, trifamiliales et des habitations multifamiliales).</p>

4.2.5 Thème : Secteur de Lotbinière : un secteur en transition

4.2.5.1 Constats

1. Développement à prédominance résidentielle, situé à l'extérieur du noyau urbain, de configuration linéaire (étalement) et en bordure de la rivière des Outaouais.
2. Les terrains de ce secteur ne sont pas desservis par l'aqueduc et l'égout. La superficie restreinte de certains terrains non desservis soulève la problématique de la pollution de l'environnement.
3. Certaines parties de ce secteur (rue Rousseau) sont aux prises avec de sérieux problèmes d'égouttement des eaux pluviales.
4. Mutation de la vocation du secteur : d'une vocation de résidences saisonnières vers une vocation de résidences permanentes.
5. Absence d'uniformité dans la superficie des terrains et présence de nombreux terrains de très petites dimensions et non conformes à la réglementation municipale et régionale. Ces derniers bénéficient toutefois de droits acquis quant à leur superficie.
6. Le panorama exceptionnel sur la rivière des Outaouais offre un potentiel pour les habitations de grande valeur. Celui-ci est toutefois atténué par :
 - a) la présence de nombreux chalets de petite superficie, implantés sur de petits terrains et ayant, dans certains cas, une valeur peu élevée;
 - b) la proximité de la Route régionale 338 (route de Lotbinière), qui occasionne des nuisances sonores et visuelles et qui a un impact sur la sécurité des résidents;
 - c) certaines implantations commerciales et industrielles dont l'aménagement et la qualité esthétique laissent à désirer.

7. Un projet de développement résidentiel de plus forte densité (condominiums résidentiels) est projeté sur les terrains adjacents à la limite municipale Vaudreuil-Dorion / Pointe-des-Cascades, lequel sera rattaché, via la Municipalité de Pointe-des-Cascades, à la future usine de traitement des eaux usées de la Municipalité des Cèdres.
8. La construction sur les terrains vacants de ce secteur, lesquels sont adjacents à des routes existantes, permet de répondre à l'objectif de « *consolidation du tissu urbain existant* », mais va à l'encontre de l'objectif « *d'assurer le développement concentrique* ».

4.2.5.2 Objectifs d'aménagement et moyens de mise en œuvre

OBJECTIFS	MOYENS
<ol style="list-style-type: none"> 1. Assurer la protection de l'environnement. 2. Mettre en valeur le potentiel relié aux qualités naturelles du site : panorama exceptionnel sur la rivière des Outaouais. 3. Assurer l'homogénéité résidentielle du secteur. 4. Améliorer la qualité visuelle de certains bâtiments et aménagements. 5. Rehausser l'image de la Ville sur la route régionale, compte tenu du débit important de circulation et de la grande visibilité des terrains qui y sont adjacents. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Par l'intermédiaire des règlements d'urbanisme : <ol style="list-style-type: none"> a) maintenir une superficie minimale de terrain de 4 348 mètres carrés, ce qui incite, à long terme, le remembrement des terrains, et prohiber tout agrandissement de bâtiments sur des terrains non conformes; b) exiger, pour les terrains ayant un potentiel naturel pour des habitations de grande valeur (localisation à déterminer au règlement de zonage), une superficie d'implantation au sol du bâtiment principal et une superficie de plancher du bâtiment principal supérieure à la moyenne, ainsi que l'utilisation de matériaux nobles; c) prohiber l'ouverture de commerces et d'industries.

4.3 Volet Commercial

4.3.1 Thème : Pôles commerciaux

4.3.1.1 Constats

1. Présence de pôles commerciaux qui, à l'origine, provenaient des noyaux historiques du Vieux-Dorion et du Vieux-Vaudreuil, lesquels ont pignon sur l'avenue Saint-Charles et sont reliés par celle-ci.
2. Avec la venue de l'autoroute 20 et, par la suite, de l'autoroute 40, ces pôles commerciaux ont pris de l'ampleur successivement et ont vu le cœur de leurs activités se déplacer. Aujourd'hui, suite au regroupement des 2 ex-villes, la présence de ces pôles commerciaux distincts soulève la question de la nécessité de créer un noyau central unique.
3. Une grande partie des activités des pôles commerciaux est directement reliée à la présence des autoroutes 20 et 40.
4. D'un point de vue fonctionnel, il est pratique d'avoir une concentration des activités commerciales aux principales entrées du noyau urbain de la ville.
5. Les pôles commerciaux actuels jouent un rôle important de desserte locale (chacun pour les secteurs des ex-villes qu'ils desservent). Ce rôle sera d'ailleurs appelé à prendre, à court et à moyen termes, de l'ampleur proportionnellement à la croissance démographique des prochaines années.
6. Il n'y a pas d'espace central qui s'inscrit en continuité avec les concentrations commerciales existantes et qui est suffisamment grand, disponible et apte à recevoir un noyau commercial.
7. Les implantations commerciales dispersées sur les routes régionales (boulevard de la Cité-des-Jeunes, route Harwood, route de Lotbinière) ne favorisent pas le renforcement des principaux pôles commerciaux et constituent des irritants visuels du paysage non urbain.

4.3.1.2 Objectifs d'aménagement et moyens de mise en œuvre

OBJECTIFS	MOYENS
1. Renforcer les pôles commerciaux existants (<i>pour le détail des vocations, voir le thème 4.3.8 « Vocations des secteurs commerciaux »</i>).	1. Aux règlements d'urbanisme, réserver, à des fins commerciales, les espaces couverts par les pôles commerciaux existants (<i>voir délimitation sur le plan numéro 9 de 17, volet Industriel, à l'annexe III</i>).

OBJECTIFS	MOYENS
	<ol style="list-style-type: none"> 2. Exiger, pour tous les terrains situés à l'intérieur du périmètre d'urbanisation du noyau urbain, la présence des 2 services (aqueduc et égout sanitaire). 3. Faire assumer, par règlement d'emprunt, le coût des infrastructures (aqueduc, égouts, fond de rue, bordure, pavage, éclairage), incluant les coûts de surdimensionnement et les coûts de desserte des secteurs situés sur le parcours des infrastructures du secteur à développer. 4. Permettre, lorsque le projet le justifie, le paiement des infrastructures suivantes par règlement d'emprunt : bordure, pavage, éclairage.

4.3.2 Thème : Avenue Saint-Charles

4.3.2.1 Constats

1. L'avenue Saint-Charles constitue, présentement et depuis son origine, le seul lien routier direct entre les 2 principaux pôles commerciaux.
2. La présence du campus de la Cité-des-Jeunes et du parc de la Paix / Valois (parc du Millénaire), ainsi que l'utilisation presque exclusivement résidentielle des lots ayant façade sur le parc de la Paix / Valois (parc du Millénaire), créent une rupture physique et psychologique entre les 2 principaux pôles commerciaux, ce qui ne favorise pas l'unité de ces noyaux commerciaux.
3. Le parc de la Paix/Valois (parc du Millénaire) constitue la principale fenêtre sur la Baie de Vaudreuil. Il est l'un des rares accès publics à celle-ci et, de par sa localisation centrale entre les 2 noyaux urbains d'origine, il représente un lieu d'identification important pour les citoyens.

4.3.2.2 Objectifs d'aménagement et moyens de mise en œuvre

OBJECTIFS	MOYENS
<ol style="list-style-type: none"> 1. Reconnaître l'importance historique de l'avenue Saint-Charles et son effet structurant sur le développement de la ville. 2. Consolider l'activité commerciale et l'animation de cette voie de circulation. 3. Tirer parti du site exceptionnel que constitue le parc de la Paix / Valois (parc du Millénaire) pour renforcer le lien entre le Vieux-Dorion et le Vieux-Vaudreuil. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Aux règlements d'urbanisme : <ol style="list-style-type: none"> a) permettre une mixité des fonctions (habitation, commerce, institution) du boulevard de la Cité-des-Jeunes au boulevard Harwood, excluant les terrains du parc de la Paix / Valois (parc du Millénaire) et les terrains résidentiels qui y ont façade; b) pour les terrains résidentiels faisant face au parc de la Paix/Valois (parc du Millénaire), autoriser certaines activités touristiques de petite échelle, compatibles avec l'habitation (galeries d'arts, artisanats, antiquités, décoration, boutique de cadeaux, etc.). As-

OBJECTIFS	MOYENS
	<p>sur, par l'intermédiaire d'un règlement sur les PIIA, l'intégration harmonieuse de ces activités commerciales (préservation des espaces verts, intégration du stationnement, mise en valeur architecturale, etc.);</p> <p>c) permettre les usages commerciaux, sur l'avenue Saint-Charles, à la hauteur de la rue Bourget.</p> <p>2. Aménager le parc de la Paix / Valois (parc du Millénaire) et y prévoir l'aménagement d'une promenade piétonnière riveraine ainsi que d'une piste cyclable intégrée au parc (intégration de la bande cyclable actuellement située sur l'avenue Saint-Charles).</p>

4.3.3 Thème : Image des artères commerciales

4.3.3.1 Constats

1. Aspect déstructuré de certaines artères commerciales qui laisse une image peu enviable de la ville :
 - a) incompatibilité de certains usages commerciaux par rapport au cadre bâti et aux usages adjacents;
 - b) faible qualité architecturale, de certains commerces;
 - c) grande visibilité des aires de stationnement et des réseaux d'énergie et de communication;
 - d) apparence négligée des espaces extérieurs (entreposage, stationnement, entrée charretière, aménagement paysager, fossé d'égout pluvial);
 - e) affichage agressif : superficie et localisation inappropriées;
 - f) insuffisance de végétation;
 - g) environnement peu approprié aux piétons;
 - h) faiblesse du langage visuel et de l'animation entre l'activité commerciale et l'utilisateur.
2. Le fait que l'une des principales rues commerciales de la ville soit une autoroute (cas exceptionnel au Québec), soulève les questions de la vocation et de l'image à privilégier, à court et à long terme, pour cette voie de circulation.
3. L'entrée de la ville, par l'autoroute 20 en direction de Montréal, surplombe une partie du territoire, ce qui offre aux utilisateurs un panorama exceptionnel et un effet dramatique découlant du contraste entre la zone rurale et la zone urbanisée.

4.3.3.2 Objectifs d'aménagement et moyens de mise en œuvre

OBJECTIFS	MOYENS
<p>1. Améliorer la qualité visuelle des artères commerciales.</p>	<p>- Voir volet Commercial, thème : Vocations des secteurs commerciaux, moyens 1 et 2.</p> <p>1. Assurer, par l'intermédiaire d'un règlement sur les PIIA, un contrôle de la qualité des principales artères commerciales (avenue Saint-Charles, boulevard Harwood, route de Lotbinière ainsi que la route Harwood jusqu'à l'intersection de l'autoroute 540). Le contrôle de la qualité devra considérer chacune de ces artères comme une entité qui nécessite un traitement d'ensemble. Cet outil devra, notamment, s'attarder à :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) assurer la préservation des bâtiments existants qui sont de qualité, et à assurer l'intégration et la qualité architecturale des nouveaux bâtiments; b) dissimuler les aires de stationnement et améliorer l'apparence des espaces extérieurs; c) évaluer les possibilités permettant de dissimuler les réseaux d'énergie et de communication; d) harmoniser les enseignes à leur environnement; e) assurer la présence d'aménagements paysagers et de mobiliers urbains ainsi que leur qualité; f) prévoir un environnement adapté aux piétons; g) renforcer la relation entre l'activité commerciale et l'utilisateur; h) assurer, lorsque le type de vocation commerciale le justifie, une transition harmonieuse entre les secteurs commerciaux et les secteurs résidentiels adjacents; i) porter une attention particulière à la relation entre les commerces ayant façade sur le boulevard Harwood et dont l'arrière-lot donne sur la rue Chicoine; j) évaluer la possibilité de réutiliser certaines avenues (Saint-Henri, Allen, William, Robert, Sabourin) du côté sud du boulevard Harwood, à des fins commerciales ou publiques servant d'accès piétonniers vers un éventuel aménagement riverain linéaire (<i>voir volet Récréo-touristique, thème : Mise en valeur des plans d'eau, moyen 4</i>). <p>2. Dans le cas de la route Harwood, entre le boulevard Harwood et l'autoroute 540, aménager des conduites d'égout pluvial.</p>

4.3.4 Thème : Secteur commercial de la route Harwood, au nord de l'autoroute 40

4.3.4.1 Constats

1. Les premières implantations commerciales étaient variées et n'avaient pas vraiment de vocation spécifique. Avec la venue des « *Factory Outlets* », une vocation « *commerciale touristique* » a été accordée par la MRC de Vaudreuil-Soulanges, tout en étant limitée aux usages en place.
2. Depuis l'entrée en vigueur du schéma d'aménagement, la MRC de Vaudreuil-Soulanges vise « *l'intensification de la vocation récréo-touristique de la région* »¹, notamment par le développement, comme c'est le cas pour le secteur Harwood, de « *zones de services touristiques près des accès autoroutiers de la MRC* »¹. La MRC souhaite « *concentrer en des points stratégiques les activités commerciales s'adressant principalement à la clientèle touristique de passage* »². En l'an 2000, la MRC de Vaudreuil-Soulanges, en collaboration avec les Villes de Vaudreuil-Dorion, Hudson et Saint-Lazare, est venue spécifier les usages correspondant à la vocation récréo-touristique du schéma d'aménagement pour le secteur Harwood.
3. Le secteur s'étend sur à peine 700 mètres le long des 2 côtés de la route Harwood (Route 342).
4. La capacité du champ d'épuration existant située du côté Ouest de la route Harwood (Route 342) est beaucoup plus importante que celle utilisée par les commerces existants.
5. Localisation stratégique de ce noyau commercial sur une route régionale très achalandée (en moyenne par année, 9 630 véhicules par jour, et 10 410 véhicules par jour, en été)³.
6. Ce pôle commercial est situé à l'une des portes d'entrée des municipalités de Hudson, de Saint-Lazare ainsi que des secteurs périurbains de Vaudreuil-Dorion.
7. Le secteur Harwood constitue, pour des milliers de citoyens de Hudson, de Saint-Lazare et des secteurs périurbains de Vaudreuil-Dorion, un point de passage quotidien dans leur aller/retour vers leur lieu de travail (soit l'île de Montréal pour la très grande majorité des gens).

1 CONSAUR, Schéma d'aménagement de la MRC de Vaudreuil-Soulanges, entrée en vigueur le 10 mai 1990, page 38.

2 *Idem*, page 49.

3 Ministère des Transports du Québec (MTQ), 1993.

8. Pour une bonne partie des citoyens de Hudson, de Saint-Lazare et des secteurs périurbains de Vaudreuil-Dorion, le secteur Harwood constitue l'aire de services la plus proche ou la plus accessible permettant de répondre à leurs besoins de biens de consommation courante.
9. Compte tenu de la très forte croissance de population que connaît les municipalités de Hudson et Saint-Lazare et de l'absence de d'autres pôles de services commerciaux (existants ou projetés) dans l'environnement du secteur Harwood, celui-ci est appelé à jouer un rôle de pôle de services de plus en plus essentiel.
10. L'accumulation des facteurs suivants a un impact sur la fluidité de la circulation et sur la sécurité des usagers :
 - a) configuration de la voie de circulation : une seule voie dans chaque direction;
 - b) présence, aux heures de pointe, d'une file d'attente, des nombreux véhicules désirant accéder à l'autoroute 40;
 - c) les nombreux arrêts générés par l'activité commerciale;
 - d) la délimitation imprécise des entrées charretières.
11. Il est possible de classifier la clientèle du secteur selon 3 profils spécifiques, soit :
 - a) la clientèle générée par la proximité de l'autoroute 40 et de la route Harwood (Route 342). Pour cette clientèle, le secteur constitue une halte routière, et les services recherchés sont principalement de types : dépanneur, restaurant, hébergement, distribution d'essences, réparation de véhicules automobiles, information touristique, etc.;
 - b) la clientèle locale, soit la clientèle habitant Hudson, Saint-Lazare et les secteurs périurbains de Vaudreuil-Dorion et circulant sur une base régulière, voire même quotidienne, dans le secteur. Cette clientèle est principalement intéressée à des services et des biens de consommation courante : magasins d'alimentation, location de vidéos, nettoyeur, services postaux, salon de coiffure, cordonnerie, clubs sportifs, centres récréatifs. Considérant la forte croissance de la population de Hudson et de Saint-Lazare, cette clientèle s'est accrue depuis 10 ans;
 - c) la clientèle régionale et suprarégionale attirée par le concept de « *Factory Outlets* » et les commerces et services spécialisés qu'on y retrouve : vêtements, chaussures, bijoux, articles de sports, accessoires de décoration, accessoires de cuisine, etc.
12. L'approvisionnement difficile en eau potable limite la diversité commerciale du secteur aux usages ne nécessitant pas d'eau en quantité importante.

13. Terrains situés en zone agricole décrétée par le gouvernement en vertu de la LPTAA et bénéficiant, en majorité, d'une autorisation d'utilisation à une fin autre qu'agricole.

4.3.4.2 Objectifs d'aménagement et moyens de mise en œuvre

OBJECTIFS	MOYENS
<ol style="list-style-type: none"> 1. Consolider ce pôle commercial périurbain. 2. En attendant l'entrée en vigueur du Règlement numéro 134 de la MRC de Vaudreuil-Soulanges, maintenir le statu quo sur les usages autorisés au règlement de zonage actuellement en vigueur. 3. Exiger l'autonomie des nouvelles implantations quant à l'alimentation en eau potable et à l'évacuation des eaux usées. 4. Assurer la qualité esthétique de ce pôle commercial. 5. Améliorer la fluidité de la circulation et la sécurité des usagers. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Aux règlements d'urbanisme : <ol style="list-style-type: none"> a) maintenir la zone commerciale à sa superficie actuelle; b) autoriser les usages actuellement autorisés dans le règlement de zonage en vigueur. c) exiger l'alimentation privée en eau potable ainsi que les installations septiques érigées conformément à la <i>Loi sur la qualité de l'environnement</i> et aux règlements édictés sous son emprise. La Ville de Vaudreuil-Dorion ne prévoit aucunement le prolongement de la conduite d'aqueduc existante ou l'implantation de conduites d'égouts dans le secteur. Toute nouvelle implantation devra donc être autonome quant à l'alimentation en eau potable et à l'évacuation des eaux usées; d) pour des motifs de sécurité (protection contre les incendies), exiger, comme condition préalable à l'acceptation de certains usages commerciaux, la préparation d'études permettant d'évaluer la capacité hydraulique du secteur et de proposer des solutions. 2. Assurer, par l'intermédiaire d'un règlement sur les PIIA, la qualité des nouvelles constructions et leur intégration harmonieuse au secteur. 3. En ce qui concerne les problèmes de circulation, voir le volet transport, thème : Réseau routier, moyens 4 à 6 et 17.

4.3.5 Thème : Intersection chemin de la Petite-Rivière/boulevard de la Cité-des-Jeunes

4.3.5.1 Constats

1. Ce secteur est l'une des principales portes d'entrée du noyau urbain.
2. Il est situé à l'extérieur du périmètre d'urbanisation municipal et régional et il est adjacent à la zone agricole de la CPTAQ.
3. Le développement de ce secteur à des fins commerciales nuit à la consolidation des pôles commerciaux existants.

4. Ce secteur est situé à l'intersection de 2 routes régionales (route Harwood et boulevard de la Cité-des-Jeunes) très achalandées (route Harwood : en moyenne, par année, 5 720 véhicules par jour et 6 850 véhicules par jour en été et le boulevard de la Cité-des-Jeunes : en moyenne, par année, 8 360 véhicules par jour et 9 040 véhicules par jour en été)¹ et dont les accès et entrées charretières y sont limités, ou le seront.
5. Secteur non desservis par l'égout sanitaire.

4.3.5.2 Objectifs d'aménagement et moyens de mise en œuvre

OBJECTIFS	MOYENS
<ol style="list-style-type: none"> 1. Favoriser la concentration, dans ce secteur, des usages commerciaux qu'il est préférable de ne pas localiser à l'intérieur du périmètre d'urbanisation. 2. Assurer la qualité visuelle de cette porte d'entrée de la ville. 3. Assurer la fluidité de la circulation. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Par l'intermédiaire des règlements d'urbanisme : <ol style="list-style-type: none"> a) autoriser, dans ce secteur, les usages qu'il est préférable de ne pas localiser à l'intérieur du périmètre d'urbanisation. 2. Assurer, par l'intermédiaire d'un règlement sur les PIIA, la qualité architecturale et paysagère des propriétés en bordure de l'autoroute 540, du boulevard de la Cité-des-Jeunes et du chemin de la Petite-Rivière. 3. Réaliser un plan d'accès routier limitant les intersections et les entrées charretières.

4.3.6 Thème : Rue Chicoine

4.3.6.1 Constats

Localisation : Secteur à l'est de la route de Lotbinière

1. Secteur à prédominance résidentielle marquée par des bâtiments résidentiels situés de part et d'autre de la rue.
2. Impact visuel négatif de l'arrière-lot des terrains commerciaux transversaux, dont le bâtiment a façade sur le boulevard Harwood.

Localisation : Secteur à l'ouest de la route de Lotbinière

3. Exclusivité des usages commerciaux, du côté nord de la rue.
4. Mixité des usages (commerces et habitations) et des densités de l'habitation, du côté sud de la rue.

1 Ministère des Transports du Québec (MTQ), 1993.

4.3.6.2 Objectifs d'aménagement et moyens de mise en œuvre

OBJECTIFS	MOYENS
Localisation : Secteur à l'est de la route de Lotbinière	
<ol style="list-style-type: none"> 1. Favoriser les usages résidentiels de part et d'autre de la rue Chicoine. 2. Dans le cas de commerces nécessitant toute la profondeur du lot, assurer une meilleure intégration des espaces extérieurs, avec l'habitation. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Par l'intermédiaire des règlements d'urbanisme : <ol style="list-style-type: none"> a) autoriser, là où sont construits des bâtiments résidentiels, exclusivement les usages résidentiels; b) autoriser, là où sont construits des bâtiments commerciaux, une mixité des fonctions (résidentielles et commerciales); c) exiger un traitement paysager particulier pour les commerces qui sont adossés à la rue Chicoine; d) limiter les accès véhiculaires.
Localisation : Secteur à l'ouest de la route de Lotbinière	
<ol style="list-style-type: none"> 3. Du côté nord de la rue : <ol style="list-style-type: none"> a) favoriser l'exclusivité des usages commerciaux; b) assurer une meilleure intégration des bâtiments et des espaces extérieurs, avec l'habitation. 4. Du côté sud de la rue : <ol style="list-style-type: none"> a) assurer une plus grande homogénéité des usages et des densités. 	<ol style="list-style-type: none"> 2. Par l'intermédiaire des règlements d'urbanisme : <ol style="list-style-type: none"> a) du côté nord de la rue, autoriser exclusivement les usages commerciaux, harmoniser le volume, les matériaux et les ouvertures des bâtiments et exiger un traitement paysager particulier; b) du côté sud de la rue, créer des zones regroupant les bâtiments à usages et densités homogènes et prévoir, pour les activités commerciales, des normes favorisant une transition harmonieuse avec les habitations adjacentes (ex. : autoriser les portes de garage et les espaces de chargement / déchargement en cour avant uniquement). 3. Lors de travaux d'amélioration et de restauration de la rue Chicoine, aménager un trottoir entre la rue Ranger et la rue Trudeau.

4.3.7 Thème : Commerces enclavés dans les zones résidentielles

4.3.7.1 Constat

1. Peu d'insertion commerciale dans les secteurs résidentiels.

4.3.7.2 Objectifs d'aménagement et moyens de mise en œuvre

OBJECTIFS	MOYENS
<ol style="list-style-type: none"> 1. Éviter les implantations commerciales ponctuelles à l'intérieur des secteurs résidentiels homogènes. 2. Lorsque les besoins le justifient, prévoir, de façon limitée et à des endroits stratégiques, la création de petits pôles de biens et de ser- 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Par l'intermédiaire des règlements d'urbanisme : <ol style="list-style-type: none"> a) maintenir l'homogénéité des secteurs résidentiels; b) prévoir, où les besoins le justifient, des zones de commerces de biens et de services de consommation courante et en limiter la superficie. Par exemples :

OBJECTIFS	MOYENS
vices de consommation courante.	<ul style="list-style-type: none">- entrée de Village-sur-le-Lac;- entrée au secteur Dorion-Gardens via le viaduc de l'avenue Saint-Charles;- intersection nord-ouest de la rue André-Chartrand et de la rue Valois;- intersection de l'avenue Marc-Aurèle-Fortin et du boulevard de la Cité-des-Jeunes.

4.3.8 Thème : Vocations des secteurs commerciaux

4.3.8.1 Constats

1. Les terrains vacants du pôle commercial situé près de l'autoroute 40 (intersection de l'autoroute 40 / avenue Saint-Charles) offrent, à long terme, plus de potentiel de développement que ceux du pôle commercial situé près de l'autoroute 20, ceci, compte tenu :
 - a) de leur superficie importante;
 - b) du débit élevé de la circulation sur l'autoroute 40, qui est beaucoup plus importante que celui de l'autoroute 20;
 - c) de la présence de nombreux terrains résidentiels adjacents à développer;
 - d) bien que les terrains adjacents à l'autoroute 20 (boulevard Harwood) sont directement accessibles, ce qui devrait augmenter leur attrait, les terrains vacants y sont peu nombreux.
2. Les terrains vacants situés dans le secteur de la rue Bourget et de l'avenue Saint-Charles offrent, compte tenu de leur localisation en bordure de l'avenue Saint-Charles et du Vieux-Vaudreuil, un potentiel exceptionnel de prolongement du pôle commercial historique de l'ex-ville de Vaudreuil.
3. Présence, du côté est de l'intersection de l'autoroute 540 et du boulevard de la Cité-des-Jeunes, d'une 3^e porte d'entrée au noyau urbain offrant un potentiel commercial élevé. Le développement de ce pôle suscite les réflexions suivantes :
 - le développement d'un nouveau pôle commercial (intersection de l'autoroute 540 et du boulevard de la Cité-des-Jeunes), lequel est excentrique par rapport aux 2 autres principaux noyaux commerciaux, risque d'affaiblir l'activité économique actuelle des pôles commerciaux actuels ainsi que leur développement et de contrecarrer les efforts pour consolider le développement du pôle d'animation que constitue l'avenue Saint-Charles;
 - compte tenu que ce dernier est éloigné des secteurs desservis, son développement va encourager la dispersion coûteuse du développement.

Cette réflexion suggère de ne pas permettre le développement de ce pôle, ou du moins, de le reporter à très long terme. Toutefois, dans un contexte régional, le non-développement de ce pôle risque d'occasionner une fuite commerciale importante vers d'autres municipalités (Île Perrot, Pincourt) au détriment de Vaudreuil-Dorion.

4. Compte tenu de la localisation (à l'entrée de la ville) des terrains vacants situés à l'intersection de l'autoroute 40 et du chemin des Chenaux, l'aménagement de ces derniers aura un impact important sur l'image de la ville. De plus, la qualité des espaces naturels et du cadre bâti donnent un cachet particulier à cette entrée de la ville.
5. Le secteur situé à l'extrémité est de la rue Valois n'est pas homogène en terme d'usages et ceux-ci sont souvent peu compatibles entre eux.
6. Les chemins de fer qui croisent l'autoroute 20, à l'entrée est de la ville, constituent une barrière physique qui sectionne les secteurs commerciaux.

4.3.8.2 Objectifs d'aménagement et moyens de mise en œuvre

OBJECTIFS	MOYENS
<ol style="list-style-type: none"> 1. Réserver, à des fins commerciales, les terrains à fort potentiel commercial. 2. Adapter la vocation des espaces commerciaux en fonction de leurs particularités (localisation, superficie de terrains, profondeur de terrains, vocation des terrains adjacents, types de voies de circulation, etc.). 3. Identifier les secteurs commerciaux à vocation particulière. 4. Assurer la qualité des espaces commerciaux à grande visibilité. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Aux règlements d'urbanisme, réserver, à des fins commerciales et à des vocations distinctes, les différents secteurs commerciaux. 2. Assurer, par l'intermédiaire d'un règlement sur les PIIA, la qualité des espaces commerciaux suivants : <ol style="list-style-type: none"> a) intersection de l'autoroute 540 et du boulevard de la Cité-des-Jeunes et intersection de l'autoroute 40 et de l'avenue Saint-Charles (incluant le parc de concessionnaires automobiles). <p>Le contrôle de la qualité devra, entre autres, permettre de :</p> <ul style="list-style-type: none"> - tirer profit de la localisation stratégique et de la grande visibilité; - favoriser la réalisation de projets d'envergure; - créer une image de qualité; - favoriser l'encadrement des voies de circulation et la présence d'activités; - assurer, lorsque applicable, une transition harmonieuse entre les secteurs commerciaux et les secteurs résidentiels adjacents; - intégrer harmonieusement les constructions entre elles, les espaces de stationnement et les aménagements paysagers; - assurer une circulation véhiculaire à la fois fonctionnelle et sécuritaire;

OBJECTIFS	MOYENS
	<ul style="list-style-type: none"> - minimiser la visibilité des espaces véhiculaires, des aires d'entreposage extérieur et des cours arrière; b) intersection de l'autoroute 40 et du chemin des Chenaux, dont : <ul style="list-style-type: none"> - le secteur commercial touristique du complexe hôtelier « <i>Le Château Vaudreuil</i> », dont le contrôle de la qualité devra, entre autres, permettre de : <ul style="list-style-type: none"> • tirer profit de la localisation stratégique et de la grande visibilité; • préserver et mettre en valeur les caractéristiques naturelles du site; • harmoniser l'apparence des bâtiments avec celle du complexe hôtelier « <i>Le Château Vaudreuil</i> »; • créer une image de qualité; • intégrer harmonieusement les constructions entre elles, les espaces de stationnement et les aménagements paysagers; • assurer une circulation véhiculaire à la fois fonctionnelle et sécuritaire; • minimiser la visibilité des espaces véhiculaires et des aires d'entreposage extérieur; - la porte d'entrée du projet de développement « <i>Castel-du-Lac</i> », dont le contrôle de la qualité devra, entre autres, permettre de : <ul style="list-style-type: none"> • préserver et mettre en valeur les caractéristiques naturelles du site; • assurer une transition harmonieuse avec le secteur résidentiel adjacent; • harmoniser l'apparence des bâtiments avec celle des bâtiments résidentiels adjacents; • intégrer harmonieusement les constructions entre elles, les espaces de stationnement et les aménagements paysagers; • assurer une circulation véhiculaire à la fois fonctionnelle et sécuritaire; • minimiser la visibilité des espaces véhiculaires et des aires d'entreposage extérieur; - le terrain situé au sud-ouest de l'intersection du chemin des Chenaux / autoroute 40, dont le contrôle de la qualité devra, entre autres, permettre d'atteindre les mêmes buts que ceux mentionnés pour l'intersection de l'autoroute 540 et du boulevard de la Cité-des-Jeunes;

OBJECTIFS	MOYENS
	<ul style="list-style-type: none">- le secteur commercial de la route Harwood, au nord de l'autoroute 40 (tel qu'il a déjà été mentionné au moyen 2 du thème 4.3.4). Le contrôle de la qualité devra, entre autres, permettre :<ul style="list-style-type: none">• d'assurer la qualité des constructions et des aménagements;• de créer une image de qualité;• d'assurer une circulation à la fois fonctionnelle et sécuritaire;• de dissimuler les aires de stationnement;• d'harmoniser les enseignes à leur environnement.

4.4 Volet Industriel

4.4.1 Thème : Localisation stratégique et visibilité des terrains

4.4.1.1 Constats

1. Localisation stratégique du territoire de Vaudreuil-Dorion, par rapport aux principaux pôles de développements économiques et industriels du pays (Montréal, Ottawa, Toronto).
2. Lien autoroutier direct et privilégié avec ces différents pôles. Avec le prolongement (projeté) de l'autoroute 30, Vaudreuil-Dorion confirmera son rôle de « *plaque tournante du transport routier* ».
3. Vaudreuil-Dorion représente le prolongement naturel du développement industriel de l'ouest du Grand Montréal, ainsi que sa limite sud-ouest. À long terme, la pression du développement industriel, favorisera le développement du territoire de Vaudreuil-Dorion réservé à cette fin.
4. Dans le cadre du développement industriel du Grand Montréal, Vaudreuil-Dorion offre des terrains industriels à prix compétitifs.
5. Vaudreuil-Dorion offre une vaste superficie de terrains disponibles et attrayants pour l'industrie dues, entre autres, à :
 - a) leur accessibilité directe aux autoroutes (ex. : parc d'affaires Joseph-Carrier, parc d'affaires du Plateau, parc d'affaires Relais du routier, les terrains longeant les autoroutes);
 - b) leur visibilité à partir des autoroutes (vitrine industrielle);
 - c) la disponibilité de certains services (gaz naturel, chemin de fer);ce qui leur attribut des avantages compétitifs.
6. Dans le cas du parc d'affaires Relais du routier, grande visibilité des lignes de transport d'énergie (haute tension) et localisation inappropriée de ce réseau qui hypothèque le développement optimal du secteur.
7. Malgré la vaste superficie de terrains industriels disponibles et leur énorme potentiel, le nombre et la valeur moyenne des nouvelles implantations industrielles varient de façon importante d'une année à l'autre (0 à 9 permis par année et 100 000 \$ à 1 000 000 \$ d'évaluation par année) et ces données sont peu élevées pour certaines années.

8. Dans l'évaluation municipale, le secteur résidentiel prédomine avec 63 % de l'évaluation imposable, alors que le secteur d'activité industrielle ne représente que 5,2 % de l'évaluation imposable. Le maintien de cette répartition risque, à long terme, d'alourdir le fardeau de taxation des résidents.

4.4.1.2 Objectifs d'aménagement et moyens de mise en œuvre

OBJECTIFS	MOYENS
<ol style="list-style-type: none"> 1. Réserver, à des fins industrielles, les terrains à forts potentiels industriels. 2. Assurer une apparence visuelle soignée des espaces industriels à partir des voies de circulation majeures afin d'assurer une image de qualité de la ville et de maximiser, à long terme, le potentiel de développement industriel. 3. Augmenter la proportion de l'industrie dans l'évaluation municipale, afin d'équilibrer la répartition de l'évaluation entre les différents secteurs d'activité économique et ainsi alléger le fardeau de taxation des résidents. Cet équilibre permettra de donner une image de ville active et dynamique à Vaudreuil-Dorion et contribuera à en faire le véritable pôle de développement économique régional. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Aux règlements d'urbanisme, réserver, à des fins industrielles, dans une perspective de développement à long terme, les secteurs délimités sur le plan numéro 9 de 17 inséré à l'annexe III. 2. Par l'intermédiaire des règlements d'urbanisme : <ol style="list-style-type: none"> a) prohiber, en bordure des voies de circulation majeures, les usages ayant un impact visuel négatif; b) le long des autoroutes et des routes régionales, limiter l'entreposage extérieur à une faible proportion des terrains, exiger qu'il soit localisé dans les cours arrière et qu'il ne soit pas visible des voies de circulation, dans la mesure où la configuration des voies de circulation le permet; c) le long des autres voies de circulation, exiger que l'entreposage extérieur ne soit pas visible des voies de circulation, dans la mesure où la configuration des voies de circulation le permet. 3. Favoriser, par l'intermédiaire d'un règlement sur les PIIA, la qualité architecturale et paysagère des propriétés en bordure de voies de circulation majeures et celles ayant façade sur des secteurs résidentiels, soit : <ol style="list-style-type: none"> 1) Le corridor autoroutier relié à l'industrie de prestige (la vitrine industrielle des autoroutes 40 et 540). Le contrôle de la qualité devra, entre autres, permettre de : <ol style="list-style-type: none"> a) tirer profit de la localisation stratégique et de la grande visibilité; b) favoriser la réalisation de projets d'envergure; c) créer une image de qualité; d) favoriser l'encadrement des voies de circulation et la présence d'activités; e) assurer, lorsque applicable, une transition harmonieuse entre les secteurs industriels et les secteurs résidentiels adjacents; f) intégrer harmonieusement les constructions entre elles, les espaces de stationnement et les aménagements paysagers; g) assurer une circulation véhiculaire à la fois fonctionnelle et sécuritaire;

OBJECTIFS	MOYENS
	<p>h) minimiser la visibilité des espaces véhiculaires, des aires d'entreposage extérieur et des cours arrière.</p> <p>1270-20 (2006-09-14)</p> <p>2) Le front industriel mixte de la montée Cadieux. Le contrôle de la qualité devra, entre autres, permettre de :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) favoriser la réalisation de projets d'envergure; b) créer une image de qualité; c) assurer une transition harmonieuse entre le secteur industriel et le secteur résidentiel adjacent; d) intégrer harmonieusement les constructions entre elles, les espaces de stationnement et les aménagements paysagers; e) assurer une circulation véhiculaire à la fois fonctionnelle et sécuritaire; f) minimiser l'utilisation de la montée Cadieux par les camions; g) minimiser la visibilité des espaces véhiculaires, des aires d'entreposage extérieur et des cours arrière. <p>3) Le parc d'affaires Relais du routier : sa vitrine industrielle. Le contrôle de la qualité devra, entre autres, permettre de :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) tirer profit de la localisation stratégique et de la grande visibilité; b) créer une image de qualité; c) favoriser l'encadrement des voies de circulation; d) assurer, lorsque applicable, une transition harmonieuse entre les secteurs industriels et les secteurs résidentiels adjacents; e) intégrer harmonieusement les constructions entre elles, les espaces de stationnement et les aménagements paysagers; f) assurer une circulation véhiculaire à la fois fonctionnelle et sécuritaire; g) minimiser la visibilité des espaces véhiculaires, des aires d'entreposage extérieur et des cours arrière. <p>4) Le parc d'affaires des Artisans (incluant le secteur de la rue Valois). Le contrôle de la qualité devra, entre autres, permettre de :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) tirer profit de la localisation stratégique et de la grande visibilité; b) créer une image de qualité;

OBJECTIFS	MOYENS
	<ul style="list-style-type: none"> c) favoriser l'encadrement des voies de circulation; d) assurer, lorsque applicable, une transition harmonieuse entre les secteurs industriels et les secteurs résidentiels adjacents; e) intégrer harmonieusement les constructions entre elles, les espaces de stationnement et les aménagements paysagers; f) assurer une circulation véhiculaire à la fois fonctionnelle et sécuritaire; g) minimiser la visibilité des espaces véhiculaires, des aires d'entreposage extérieur et des cours arrière. <p>4. Pour les terrains, du parc d'affaires du Plateau qui longent le boulevard de la Cité-des-Jeunes, prévoir l'aménagement d'une zone tampon.</p> <p>5. Évaluer, en collaboration avec les officiers d'Hydro-Québec, la possibilité d'améliorer l'apparence visuelle ou la relocalisation, aux frais des promoteurs, des lignes de transport d'énergie (haute tension) du parc d'affaires Relais du routier.</p>

4.4.2 Thème : Dispersion des terrains industriels

4.4.2.1 Constat

1. Présence de nombreux terrains vacants, desservis et éparpillés sur le territoire, ce qui a un effet déstructurant sur le tissu urbain, ne permet pas de rentabiliser les services et augmente les coûts d'entretien.

4.4.2.2 Objectifs d'aménagement et moyens de mise en œuvre

OBJECTIFS	MOYENS
<ol style="list-style-type: none"> 1. Consolider le tissu urbain existant et encourager la construction des terrains vacants déjà desservis. 2. Assurer une planification cohérente (par phases) du développement. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Tel qu'il a été démontré sur le plan, donner une affectation agricole temporaire aux terrains dont le développement n'est pas prioritaire. 2. Exiger, pour tous les terrains situés à l'intérieur du périmètre d'urbanisation du noyau urbain, la présence des 2 services (aqueduc et égout sanitaire). 3. Exiger un développement par phase des projets et éviter de construire de nouvelles rues tant que les premières rues ne sont pas majoritairement complétées. 4. Exiger la construction d'un minimum de lots avant de permettre l'ouverture d'une nouvelle rue à l'intérieur d'une même phase. 5. Faire assumer, par règlement d'emprunt, le coût des

OBJECTIFS	MOYENS
	<p>infrastructures (aqueduc, égouts, fond de rue, bordure, pavage, éclairage), incluant les coûts de surdimensionnement et les coûts de desserte des secteurs situés sur le parcours des infrastructures du secteur à développer.</p> <p>6. Permettre, lorsque le projet le justifie, le paiement des infrastructures suivantes par règlement d'emprunt : bordure, pavage, éclairage.</p> <p>7. Concentrer le développement industriel (à l'exception de celui voué à des fins d'industries agricoles, ce dernier pourra être autorisé dans le parc d'affaires du Plateau) à l'intérieur de la zone blanche, jusqu'à ce que celle-ci soit majoritairement construite ($\geq 80\%$). Donc, refuser toute demande d'autorisation ou d'exclusion de la zone agricole (à des fins industrielles autres qu'agricoles) qui favorise le développement à l'extérieur de la zone blanche.</p>

4.4.3 Thème : Parc d'affaires des Artisans

4.4.3.1 Constats

1. L'accès direct aux terrains industriels suivants : le parc d'affaires Joseph-Carrier, le parc d'affaires du Plateau, le parc d'affaires Relais du routier et les terrains longeant les autoroutes, permet de limiter les impacts de la circulation lourde à l'intérieur du tissu urbain.
2. Le parc d'affaires des Artisans (incluant le secteur industriel de la rue Valois) ne bénéficie pas d'accès direct à l'autoroute. La circulation générée par celui-ci a et aura un fort impact sur la fluidité de la circulation et sur la sécurité de la route Harwood qui constitue une route régionale importante et qui sera appelée à le devenir davantage. La circulation générée par ce parc d'affaires occasionne même, à certains endroits, l'utilisation de voies de circulation inappropriées à cette fin (ex. : rue Valois, boulevard Harwood).
3. L'utilisation actuelle et les aménagements du parc d'affaires des Artisans (incluant le secteur industriel de la rue Valois) qui contribuent à donner à ce parc d'affaires un aspect visuel négligé, a un fort impact négatif sur l'image de cette entrée de la ville.

4.4.3.2 Objectifs d'aménagement et moyens de mise en œuvre

OBJECTIFS	MOYENS
<ol style="list-style-type: none"> 1. Limiter l'aire de développement du parc d'affaires des Artisans. 2. Assurer une apparence visuelle soignée de ce parc d'affaires, à partir de l'autoroute 20 et 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Aux règlements d'urbanisme : <ol style="list-style-type: none"> a) circonscrire le développement du parc d'affaires des Artisans (incluant le secteur de la rue Valois);

OBJECTIFS	MOYENS
de la route Harwood afin de donner une image de qualité à l'entrée de la ville et de maximiser, à long terme, le potentiel de développement industriel du site.	<ul style="list-style-type: none"> b) le long des autoroutes et des routes régionales, limiter l'entreposage extérieur à une faible proportion des terrains et exiger qu'il soit localisé dans les cours arrière et qu'il ne soit pas visible des voies de circulation, dans la mesure où la configuration de ces dernières le permet. - Voir volet Industriel, thème : Localisation stratégique et visibilité des terrains, moyen 3.

4.4.4 Thème : Spéculation et zones inondables

4.4.4.1 Constats

1. La spéculation foncière freine, à court terme, le développement industriel.
-
2. Contrainte au développement dû à la présence des zones inondables (20 et 100 ans). Celles-ci sectionnent le territoire et créent un effet déstructurant du tissu urbain.

4.4.4.2 Objectifs d'aménagement et moyens de mise en œuvre

OBJECTIFS	MOYENS
1. Favoriser le développement industriel.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Susciter la concertation des différents propriétaires de terrains, par l'obligation de produire un plan directeur d'urbanisme, comme condition préalable à l'émission d'un permis ou d'un certificat. Prévoir cette exigence dans les règlements d'urbanisme. 2. Afin de limiter les effets de la spéculation, exiger, comme condition préalable à l'émission d'un permis ou d'un certificat à l'intention de tout autre propriétaire qui bénéficie de travaux faisant l'objet d'une entente (entre la Ville et le promoteur initiateur du projet), que celui-ci paye une quote-part des coûts de ces travaux. La Ville devra donc adopter, préalablement, un règlement à cet effet conforme aux articles 145.21 à 145.30 de la LAU sur « <i>Les ententes relatives à des travaux municipaux</i> ». 3. Créer un fond industriel pour l'achat de terrains industriels.
2. Récupérer les terrains industriels du parc d'affaires Joseph-Carrier situés en zone inondable, tout en assurant la protection du milieu affecté.	<ol style="list-style-type: none"> 4. Effectuer les démarches nécessaires pour obtenir une dérogation ou une radiation aux zones inondables. 5. Réaliser un plan de gestion pour la protection des rives, du littoral et des plaines inondables.

4.4.5 Thème : Terrains résidentiels adjacents aux espaces industriels

4.4.5.1 Constats

1. Présence de terrains résidentiels adjacents aux espaces à forts potentiels industriels, ce qui :
 - a) diminue la quiétude et la sécurité des résidents;
 - b) contribue à diminuer l'attrait et la valeur des propriétés résidentielles;
 - c) diminue l'attrait pour les investisseurs industriels.
2. La proximité des terrains voués à des fins industrielles et résidentielles, de part et d'autre de la montée Cadieux, crée de l'inquiétude tant chez les résidents que chez les investisseurs industriels potentiels.

4.4.5.2 Objectifs d'aménagement et moyens de mise en œuvre

OBJECTIFS	MOYENS
1. Assurer une transition harmonieuse entre les terrains industriels et les terrains résidentiels.	1. Par l'intermédiaire des règlements d'urbanisme : <ol style="list-style-type: none"> a) autoriser, sur les terrains industriels adjacents aux terrains résidentiels, seulement les usages industriels générant peu de nuisances; b) s'assurer que les aires industrielles soient isolées des aires résidentielles par des zones tampons dont la capacité d'absorption des nuisances est adaptée à l'importance de ces dernières.
- Voir volet Industriel, thème : Spéculation et zones inondables, objectif 1.	2. Pour favoriser un climat de confiance, à la fois chez les industriels et chez les résidents du secteur résidentiel « <i>Village-sur-le-Lac</i> », aménager, à court terme, le parc linéaire projeté le long de la montée Cadieux.

4.4.6 Thème : Nuisances et risques de contamination

4.4.6.1 Constat

1. Certaines activités industrielles peuvent générer des nuisances et des risques de contamination de l'environnement.

4.4.6.2 Objectifs d'aménagement et moyens de mise en œuvre

OBJECTIFS	MOYENS
1. Limiter l'impact négatif des activités industrielles générant des nuisances.	1. Par l'intermédiaire des règlements d'urbanisme : <ol style="list-style-type: none"> a) offrir une alternative aux petites industries et à certaines activités commerciales de nuisances qu'il est

OBJECTIFS	MOYENS
<p>2. Autoriser, lorsqu'un contrôle environnemental rigoureux est démontré, certaines activités industrielles utilisant ou produisant des matières dangereuses.</p>	<p>préférable de localiser à l'extérieur du périmètre d'urbanisation (parc d'affaires du Plateau);</p> <p>b) assurer un contrôle des nuisances (bruit, poussière, vibration, éclairage, etc.);</p> <p>c) les activités de recyclage comprenant de l'entreposage extérieur doivent être isolées des zones résidentielles, commerciales, récréatives et des routes régionales et autoroutes par une zone tampon.</p> <p>2. Démontrer (au cas par cas), à la MRC de Vaudreuil-Soulanges, que certaines activités industrielles utilisant ou produisant des matières dangereuses peuvent être autorisés compte tenu des mesures environnementales prises par la Ville de Vaudreuil-Dorion et par l'entrepose.</p>

4.4.7 Thème : Vocations distinctes

4.4.7.1 Constat

1. La diversité dans le type d'espaces industriels (à l'intérieur du noyau urbain et en périphérie de celui-ci, accès direct aux autoroutes ou non, avec ou sans fenêtre sur les autoroutes ou les routes régionales, adjacents à des espaces résidentiels ou industriels) suggère l'identification de parcs à vocation distincte.

4.4.7.2 Objectifs d'aménagement et moyens de mise en œuvre

OBJECTIFS	MOYENS
<p>1. Adapter la vocation des différents parcs d'affaires en fonction de leurs particularités (accessibilité, capacité du réseau routier, visibilité, proximité de secteurs résidentiels, etc.).</p> <p>2. Prioriser les activités industrielles créatrices d'emplois par rapport à des activités d'entreposage.</p>	<p>1. Par l'intermédiaire des règlements d'urbanisme :</p> <p>a) réserver, à des fins industrielles et à des vocations distinctives, les différents parcs d'affaires;</p> <p>b) limiter les territoires où sont autorisés, à titre d'usage principal, les activités d'entreposage, de distribution et de commerce de gros.</p>
<p>3. Compte tenu que le parc d'affaires du Plateau représente le seul « <i>parc de nuisances</i> », que les usages qui y sont autorisés ont intérêts à être localisés en retrait de l'agglomération urbaine et qu'il est important de limiter les accès routiers sur la route Harwood, prévoir, pour un développement à long terme, le prolongement du réseau routier vers le nord à partir de la montée Labossière, c'est-à-dire vers la zone agricole.</p>	<p>2. Dans le parc d'affaires du Plateau, exiger, lors de l'émission d'un permis et d'un certificat, la réserve d'un espace de terrain pour assurer le prolongement du réseau routier vers le nord, à partir de la montée Labossière.</p>

4.5 Volet Agricole

4.5.1 Constats

1. La majeure partie des terrains situés à l'intérieur de la zone agricole décrétée par le gouvernement, en vertu de la LPTAA, offre un bon potentiel agricole (classes 2 et 3). Tel qu'il a été identifié sur le plan numéro 10 de 17 du volet Agricole, inséré à l'annexe III, ces terres sont localisées, principalement :

- a) à l'ouest du chemin de l'Anse, jusqu'à la route Harwood (Route 342);
- b) à l'ouest de la route de Lotbinière (Route 338);
- c) une partie du secteur périurbain du Fief Choisy.

Ces terres correspondent, en grande partie, aux terres présentement cultivées, identifiées au plan d'utilisation du sol numéro 4 de 17, inséré à l'annexe III.

2. Certaines parties de la zone agricole décrétée ont un potentiel agricole limité (classes 4, 5, 7 et 0) dû, principalement, au type de sol, à la topographie accidentée ou à la présence d'aires sujettes à des mouvements de terrains. De plus, certaines parties de la zone agricole sont boisées ou sont laissées en friche par leur propriétaire, ce qui diminue l'homogénéité de la zone agricole de Vaudreuil-Dorion.

3. *« Considérant la qualité de certains sols, les infrastructures de drainage déjà en place, la présence de microclimats avantageux et la proximité du marché montréalais, les zones agricoles de Vaudreuil-Soulanges détiennent un potentiel de développement intéressant. »¹*

4. La zone agricole de Vaudreuil-Dorion, établie en vertu de la LPTAA, représente une superficie de 4 117 hectares², soit 56 % de la superficie totale de Vaudreuil-Dorion.

5. La superficie de la zone agricole décrétée de Vaudreuil-Dorion représente 6,3 % de la superficie de la zone¹ agricole décrétée pour l'ensemble de la MRC de Vaudreuil-Soulanges. Vaudreuil-Dorion constitue donc la 7^e municipalité en importance de la MRC quant à l'importance de sa zone agricole.

6. Selon Statistique Canada, la ville comptait, en 1991, 95 fermes occupant une superficie totale de plus de 4 562 hectares. Ces fermes représentent plus de 14,5 % du nombre de fermes que compte la MRC de Vaudreuil-Soulanges mais seulement 9,3 % de la superficie de l'ensemble des fermes de la MRC. Les fermes de

1 Price Waterhouse, Ville de Vaudreuil, Synthèse du plan de développement économique, 26 mars 1991.

2 Commission de protection du territoire agricole du Québec (CPTAQ), 1995.

Vaudreuil-Dorion ont donc une plus petite superficie que la moyenne des fermes de la MRC.

7. Les données provenant du rôle d'évaluation de la Ville de Vaudreuil-Dorion¹ permettent toutefois d'avoir des informations plus précises sur la superficie agricole active, au sens de la *Loi sur la fiscalité municipale*.

Selon ces données, la ville compte, en 1996, 117 fermes occupant un total de 2 307 hectares de superficie agricole active, au sens de la fiscalité municipale.

8. Le territoire de Vaudreuil-Dorion situé en zone blanche (44 % de la superficie totale du territoire municipal) et exclut de la zone agricole décrétée, est constitué, en grande majorité, de terres offrant un bon potentiel agricole (classe 3).
9. Il n'y a qu'un endroit pour pratiquer l'agriculture, soit la zone agricole établie en vertu de la LPTAA. Bien qu'à Vaudreuil-Dorion la proportion de la zone agricole décrétée soit importante, à l'échelle de l'ensemble du Québec, la proportion de la zone agricole décrétée est très limitée, soit moins de 2 %² de la superficie du territoire québécois.
10. Malgré une superficie imposante de terrains disponibles pour le développement à l'intérieur de la zone blanche ainsi qu'à l'intérieur du périmètre d'urbanisation, certains développements importants, localisés à la limite de la zone agricole décrétée, exercent une pression (valeur potentielle élevée des terrains, activités agricoles contraintes par la proximité d'usages incompatibles, etc.) favorisant, à moyen terme, l'empiétement du milieu urbanisé sur le territoire agricole (ex. : Village-sur-le-Lac).

-
11. La « *pratique normale* » des activités agricoles peut générer certains inconvénients pour le voisinage, tels que : les odeurs, le bruit et les poussières.

-
12. Certaines activités agricoles, tel que l'élevage d'animaux ou l'entreposage de fumier, constituent, de par leur nature, une source importante de nuisances pour les usages non agricoles adjacents, principalement pour les usages résidentiels, et peuvent même occasionner une dévaluation de la valeur des propriétés.

-
13. Les principaux secteurs de spécialisation³ (plus de 75 % du nombre de ferme) des fermes de Vaudreuil-Dorion sont, par ordre respectif, les suivants :

1 Ville de Vaudreuil-Dorion, Rôle d'évaluation municipale, 29 février 1996.

2 LANDRY, Jacques, Ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation du Québec, Un nouveau partenariat à développer, 26 octobre 1995, page 5.

3 Statistique Canada, 1991.

- a) spécialités diverses¹ 38,8 %
- b) produits laitiers 14,1 %
- c) bovins 11,8 %
- d) menus grains (excluant le blé)..... 10,6 %

14. Aucune ferme n'est spécialisée dans le traitement primaire des produits agricoles, les services d'élevage des animaux ou autres services reliés à l'agriculture.²

15. À l'échelle régionale, les priorités de développement identifiées sont les secteurs suivants :

- a) la transformation alimentaire³
- b) le soya⁴
- c) le lin⁴
- d) la pomme de terre⁴
- e) l'éthanol⁴
- f) les produits à valeur ajoutée⁴

4.5.2 Objectifs d'aménagement et moyens de mise en œuvre

OBJECTIFS	MOYENS
1. Assurer la protection et l'homogénéité du territoire agricole décrété.	1. Par l'intermédiaire de la réglementation d'urbanisme : <ul style="list-style-type: none"> a) réserver, à des fins agricoles, l'ensemble des terrains situés à l'intérieur de la zone agricole décrétée; b) à proximité de la zone agricole décrétée, encourager les activités ne pouvant être incommodées par les inconvénients (odeurs, bruit, poussières, etc.) découlant de la « <i>pratique normale</i> » des activités agricoles. 2. Refuser d'appuyer, à moins d'une justification très pertinente, toute demande d'autorisation ou d'exclusion de la zone agricole décrétée qui :

1 Toute production non incluse dans les secteurs de spécialisation suivants : les produits laitiers, les bovins, les porcs, la volaille, le blé, les menus grains, les grandes cultures, les fruits, les légumes, la combinaison de bétail, autres combinaisons.

2 Ville de Vaudreuil-Dorion, Sommaire du rôle d'évaluation, 24 août 1995.

3 Priorités de développement établies par le Centre local de développement (CLD).

4 Priorités de développement établies par le Syndicat de gestion agricole de Vaudreuil-Soulanges, de Beauharnois-Salaberry et du Haut-Saint-Laurent.

OBJECTIFS	MOYENS
	<p>a) favorise le développement d'activités urbaines à l'intérieur de la zone agricole décrétée et qui peut être implantée à l'intérieur de la zone blanche;</p> <p>b) a un impact négatif sur l'homogénéité de la zone agricole décrétée.</p> <p>3. Volet Habitation, thème : Étalement urbain, moyens 1 à 14.</p>
<p>2. Limiter les pressions du développement sur la zone agricole décrétée.</p>	<p>- Voir moyens 1, 2 et 3 du présent volet.</p> <p>4. Par l'intermédiaire de la réglementation d'urbanisme, réserver, à des fins agricoles temporaires, les espaces situés en zone blanche dont on ne veut pas favoriser le développement, à court et à moyen termes.</p> <p>5. Voir volet Commercial, thème : Secteur commercial de la route Harwood, au nord de l'autoroute 40, moyen 1.</p>
<p>3. Reconnaître la priorité des activités agricoles en zone agricole décrétée.</p>	<p>- Voir moyens 1 et 2 du présent volet.</p>
<p>- Voir objectif 3 du présent volet.</p> <p>4. Favoriser le développement durable des activités agricoles.</p>	<p>- Voir moyens 1 et 2 du présent volet.</p> <p>6. Collaborer avec le ministère de l'Environnement (MEQ) afin d'assurer le respect de la <i>Loi sur la Qualité de l'environnement (LQE)</i> et de ses règlements connexes (ex. : Règlement sur les pesticides en milieu agricole, Règlement sur la prévention de la pollution des eaux par les établissements de production animale, etc.).</p> <p>7. Voir volet Environnement, moyen 4.</p>
<p>5. Limiter l'impact de certaines activités agricoles générant des nuisances importantes.</p>	<p>8. Par l'intermédiaire de la réglementation d'urbanisme, prohiber, à proximité des secteurs urbanisés, les activités agricoles générant des nuisances importantes (ex. : élevage d'animaux, entreposage de fumier, etc.) ou exiger des distances séparatrices minimales.</p>
<p>- Voir objectif 4 du présent volet.</p>	<p>- Voir moyens 5 et 6 du présent volet.</p>
<p>6. Encourager le développement des secteurs agricoles prometteurs.</p>	<p>9. Par l'intermédiaire du Centre local de développement (CLD) et, en collaboration avec l'Union des promoteurs agricoles du Québec (UPAQ) et la MRC de Vaudreuil-Soulanges, promouvoir, auprès des agriculteurs et des investisseurs potentiels, le développement des secteurs agricoles les plus prometteurs.</p>

4.6 Volet Services publics

4.6.1 Thème : Institutionnel

4.6.1.1 Inventaire et classification des services publics

Tel qu'il a été illustré sur le plan numéro 11 de 17, inséré à l'annexe III, les services publics présents sur le territoire peuvent se classer de la façon suivante :

a) Services administratifs :

- Hôtel de ville
- Cour municipale
- Bureau de la publicité des droits
- Cour des petites créances
- Société canadienne des postes
- Bureau d'immatriculation automobile
- Aide juridique
- MRC de Vaudreuil-Soulanges
- Centre local de développement (CLD) de Vaudreuil-Soulanges
- Centre d'accueil socioprofessionnel
- Ministère de la main-d'oeuvre du Québec
- Centre des ressources humaines du Canada

b) Services à la population :

1° Services essentiels :

- Poste de police municipal
- Poste de police de la sûreté du Québec
- Casernes d'incendie (3)

2° Culturel et associations :

- Bibliothèque municipale
- Musée
- Centre communautaire
- Maison Valois
- Maison Tresler
- Pavillon Bel-Air
- Associations
- Opti-Centre Saint-Jean-Baptiste

3° Santé :

- Centre local des services communautaires (CLSC) La Presqu'île
- Clinique externe de psychiatrie du centre hospitalier du Suroît
- Service santé mentale jeunesse du centre hospitalier du Suroît
- Centre médical Dorion-Vaudreuil

- Services de réadaptation du Sud-Ouest (SRSO)
- 4° Autres :
 - Gare
 - Aréna
- c) Gestion des infrastructures :
 - Garage municipal
 - Usine de filtration des eaux
 - Usine de traitement des eaux usées
 - Ministère des Transports
 - Hydro-Québec
 - Bell Canada
 - Gaz métropolitain
- d) Services éducatifs :
 - 1° Écoles primaires :
 - Harwood
 - Saint-Jean-Baptiste
 - Saint-Michel
 - Sainte-Madeleine
 - Sainte-Trinité
 - Pierre-Elliott-Trudeau
 - 2° Écoles secondaires :
 - Lionel-Groulx
 - d'enseignement technique Paul-Gérin-Lajoie
 - Vaudreuil
 - 3° Éducation aux adultes :
 - centre d'éducation aux adultes (complexe de la Cité-des-Jeunes)
- e) Établissements religieux :
 - église Baptiste Évangélique
 - église Évangélique de Dorion
 - église Saint-Michel
 - église Sainte-Trinité
 - salle du royaume des témoins de Jéhovah
 - cimetières (rue Valois, rue Jeannotte et rang Saint-Antoine)
 - Hudson Community Baptist church
- f) Hébergement pour personnes âgées

4.6.1.2 Principes de planification

La localisation stratégique des services publics varie en fonction du type de services. À partir de l'inventaire et de la classification des services publics de Vaudreuil-Dorion, il a été possible d'identifier les cinq (5) types de localisation stratégique suivants ainsi que les services que l'on y retrouve.

- a) Localisation sur les principaux axes d'activités commerciale et d'animation :
 - services administratifs;
 - services culturels et les associations;
 - services de santé.

- b) Localisation à proximité des principaux axes d'activités commerciale et d'animation et à proximité des principaux axes de circulation :
 - écoles secondaires;
 - collège et éducation aux adultes;
 - aréna;
 - hébergement pour personnes âgées.

- c) Localisation en retrait des pôles d'activités commerciale et d'animation et des développements résidentiels ainsi qu'à proximité des grands axes de circulation :
 - services essentiels (ex. : poste de police, caserne d'incendie);
 - gestion des infrastructures (de types : garage municipal, site de dépôt des neiges usées et ministère des Transports);
 - gare.

- d) Répartition en fonction des concentrations de la population :
 - écoles primaires;
 - établissements religieux;
 - gestion des infrastructures (de type : usine de filtration des eaux);
 - hébergement pour personnes âgées.

- e) Localisation en périphérie des pôles d'activités commerciale et d'animation et des développements résidentiels :
 - gestion des infrastructures (de type : usine de traitement des eaux usées).

4.6.1.3 Constats

La localisation des services publics respecte, dans la majorité des cas, les principes de planification présentés au présent thème, sauf les services suivants :

1. Le bureau d'immatriculation (situé à l'intersection du chemin de la Petite-Rivière/boulevard de la Cité-des-Jeunes, soit à l'extérieur du périmètre d'urbanisation du noyau urbain et en zone verte (LPTAA)) n'est pas localisé sur un des principaux axes d'activités commerciale et d'animation. Sa localisation va, de plus, à l'encontre des objectifs suivants :

- a) « *renforcer les pôles commerciaux existants* »;
- b) « *protéger les terres agricoles à bon potentiel* ».

2. Le garage municipal (situé sur la rue Valois) n'est pas localisé en retrait des développements résidentiels. De plus, il ne permet pas de répondre :

- a) à l'objectif d'« *assurer une plus grande homogénéité des secteurs résidentiels* »;
- b) à la volonté d'alléger la lourdeur des usages de ce secteur.

Au contraire, les activités qui y sont générées créent des nuisances visuelles (entreposage extérieur) et SONORES (bruits générés par le passage des véhicules lourds).

3. La gare (située sur la rue de l'Église) n'est pas localisée en retrait des développements résidentiels. De plus, bien qu'elle soit située à proximité de grands axes de circulation, elle n'est pas facile d'accès, compte tenu de :

- a) la présence du viaduc;
- b) la nécessité d'utiliser des voies locales pour y accéder;
- c) la configuration du réseau routier adjacent (plusieurs tournants).

4. L'école Harwood est localisée stratégiquement pour répondre aux besoins de la clientèle future des développements résidentiels situés dans la partie sud-ouest de la ville.

5. L'usine de traitement des eaux usées, au lieu d'être localisée en périphérie des développements résidentiels, est située au coeur d'un développement résidentiel et est adjacente au campus de la Cité-des-Jeunes. Pour les résidents et les utilisateurs du campus, cet établissement représente une source de nuisance olfactive.

6. Bien que la localisation des services de santé répond aux principes de planification mentionnés au présent thème (sur les principaux axes d'activités commerciale et

d'animation), on observe un regroupement de tous ces établissements sur le boulevard Harwood et on constate l'absence de ces services dans la partie nord du milieu urbain.

4.6.1.4 Objectifs d'aménagement et moyens de mise en œuvre

OBJECTIFS	MOYENS
<ol style="list-style-type: none"> 1. Pour toute nouvelle construction institutionnelle, s'assurer que leur localisation respecte, dans la mesure du possible, les principes de planification présentés au présent thème. 2. Dans le cas des constructions existantes qui ne respectent pas les principes de planification présentés au présent thème, limiter, dans la mesure du possible, leur expansion et favoriser, à long terme, leur relocalisation à un endroit plus approprié. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Aux règlements d'urbanisme, autoriser, dans les zones appropriées, les différents services institutionnels, en fonction des principes de planification mentionnés au présent thème. 2. Dans le cas des constructions institutionnelles déjà construites et qui ne respectent pas les principes de planification énoncés au présent thème, limiter, dans la mesure du possible, leur expansion. <ul style="list-style-type: none"> - Voir moyen 1 du présent thème. 3. Dans le cas des constructions institutionnelles déjà construites et qui ne respectent pas les principes de planification énoncés au présent thème, limiter, dans la mesure du possible, leur expansion et réserver un ou des terrain(s) en vue de la relocalisation partielle ou totale des activités du garage municipal. 4. Dans l'éventualité du maintien d'une partie ou de la totalité des activités du garage municipal sur le site actuel, limiter les nuisances de celui-ci sur son environnement par : <ol style="list-style-type: none"> a) la réduction de la largeur des entrées charretières; b) des aménagements paysagers appropriés. - Voir moyens 1 et 2 du présent thème. 5. Par l'intermédiaire du règlement de zonage, réserver, s'il y a lieu compte tenu du déroulement du dossier régional de transport en commun, un site alternatif pour la gare en remplacement ou en complément du site actuel. À priori, les terrains situés le long du chemin de fer du Canadien Pacifique, entre la montée Cadieux et le boulevard Félix-Leclerc, semblent à privilégier, compte tenu de leur accessibilité, de leur localisation stratégique et de l'espace disponible pour du stationnement incitatif.
	<ol style="list-style-type: none"> - Voir moyens 1 et 2 du présent thème. 6. Dans l'éventualité de l'agrandissement de l'école Harwood, évaluer la possibilité d'aménager un nouvel accès à celle-ci à partir du boulevard André-Chartrand afin de préserver la quiétude des résidents de la 8^e Avenue. - Voir moyen 1 du présent thème.

OBJECTIFS	MOYENS
	7. Dans le cas de l'usine de traitement des eaux usées située sur le chemin Paul-Gérin-Lajoie, s'assurer que l'agrandissement des installations garantisse la qualité de l'air pour les résidents adjacents.
	- Voir moyen 1 du présent thème. 8. Aux règlements d'urbanisme, autoriser les services de santé dans les zones situées dans la partie nord du milieu urbain.

4.6.2 Thème : Pôle civique

Afin d'éviter toute ambiguïté quand à la nature d'un pôle civique, au sens du présent règlement, le lecteur est invité à se référer à la description qui en est faite à l'annexe II « Définitions ».

4.6.2.1 Constats

1. Le regroupement des 2 ex-Villes, avec une population totale de plus de 18 500 citoyens en 1994, fait de Vaudreuil-Dorion la 68^e municipalité en importance au Québec. Sur un total de 1 449 municipalités au Québec, Vaudreuil-Dorion se situe dans le premier 5 % des municipalités les plus peuplées.
2. Malgré l'importance de sa population, la Ville ne dispose pas d'un pôle civique distinct facilement identifiable.
3. Considérant la croissance observée et projetée du développement de la ville de Vaudreuil-Dorion, les espaces utilisés actuellement par l'administration municipale sont restreints et apparaissent insuffisants pour répondre aux besoins croissants de l'administration municipale à moyen et long terme.
4. Bien que Vaudreuil-Dorion soit une ville en forte croissance, la localisation actuelle de l'hôtel de ville, dans un centre d'achat, ne donne pas une image très dynamique et prestigieuse de la ville.

4.6.2.2 Objectifs d'aménagement et moyens de mise en œuvre

OBJECTIFS	MOYENS
1. Identifier la localisation optimale pour la création d'un futur pôle civique.	1. Onze (11) sites potentiels ont été analysés, soit : sur le site du campus de la Cité-des-Jeunes, les 3 sites suivants : 1) terrains adjacents au centre d'accueil Vaudreuil; 2) terrains situés à l'est du chemin Paul-Gérin-Lajoie; 3) terrains situés au nord-est de la rue Ouimet;

OBJECTIFS	MOYENS
	<p>ainsi que les 8 autres sites suivants :</p> <ol style="list-style-type: none"> 4) terrains situés au sud-est de l'intersection de l'avenue Saint-Charles et de la rivière Quinchien; 5) rue Jeannotte (terrains adjacents à la bibliothèque municipale); 6) pôle multifonctionnel de l'intersection de l'avenue Saint-Charles et de la rue Bourget; 7) 2555, rue Dutrisac; 8) édifice Future Electronics; 9) Cité-des-Jeunes près de la 540 (pôle commercial); 10) Rue André-Chartrand (près du parc Dorion-Gardens); 11) boulevard Harwood; <p><i>(Voir le plan numéro 11 de 17, inséré à l'annexe III, pour la localisation des sites évalués.)</i></p> <p>Une sélection préliminaire a été effectuée en fonction des critères de sélection suivants :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) visibilité pour les citoyens; 2) effet d'entraînement sur le développement du territoire adjacent; 3) centralité; 4) accessibilité; 5) effet structurant sur le cadre bâti; 6) intégration à l'environnement. 7) coût d'acquisition des terrains; 8) limitation du potentiel de développement commercial; 9) nécessité d'une entente avec la Commission scolaire; 10) lieu stratégique et symbolique pour la consolidation de la nouvelle ville; 11) favorise la création d'un pôle institutionnel fort. <p>Sur la base de ces critères, le secteur de l'avenue Saint-Charles situé sur ou à proximité du campus de la Cité-des-Jeunes est clairement ressorti comme étant le secteur à privilégier pour la création d'un véritable pôle civique <i>(voir localisation sur le plan 11 de 17 à l'annexe III)</i>.</p> <p>Il est important de noter qu'une partie des terrains du secteur retenu appartient à la Commission scolaire des Trois-Lacs. Dans l'éventualité où le site final retenu soit situé sur la propriété de la Commission, il sera important d'effectuer rapidement les démarches auprès de la Commission afin de pouvoir valider le site retenu. Il faudra également s'assurer que le pôle civique soit en relation directe avec l'avenue Saint-Charles tout en préser-</p>

OBJECTIFS	MOYENS
	vant un axe visuel fort entre le bâtiment principal du campus (centre administratif), le parc de la Paix / Valois (parc du Millénaire) et la baie de Vaudreuil. Pour ce faire, le réaménagement d'une des extrémités du chemin Paul-Gérin-Lajoie sera sans doute nécessaire.
2. Réserver les espaces suffisants pour la création d'un pôle civique.	<p>2. Par l'intermédiaire de la réglementation d'urbanisme, réserver ces espaces à des fins institutionnelles et aux usages connexes.</p> <p>3. Effectuer les démarches nécessaires pour sélection et acquérir le (les) site(s) potentiel(s) de pôle civique et, s'il y a lieu, ajuster le choix en fonction des futurs regroupements municipaux. L'acquisition, à court terme, évitera une surenchère des terrains.</p>

4.6.3 Thème : Infrastructures

4.6.3.1 Constats

Aqueduc

1. L'usine de filtration ayant été agrandie en 1990, elle devrait suffire aux besoins pour les 10 ou 15 prochaines années. Toutefois, la pression de l'eau potable est faible dans le secteur de l'ex-ville de Dorion (35 psi ou 340 kPa) alors qu'à la sortie de l'usine, elle est à 74,5 psi ou 515 kPa.

Égout sanitaire

2. Dans les secteurs périurbains suivants : Como / des Érables, Domaine en Haut, Hudson Acres / Tree Farms et Fief Choisy, l'efficacité des fosses septiques est déficiente.

Dans le cas du secteur de Lotbinière, le lecteur est invité à se référer aux constats, objectifs et moyens du volet Habitation, thème : Secteur de Lotbinière : un secteur en transition.

Égout pluvial

3. Le réseau d'égout pluvial ne cause pas de problème actuellement mais, avec le développement anticipé de la ville, la capacité de drainage de la rivière Quinchien risque de devenir insuffisante, compte tenu de la superficie importante du territoire qu'elle draine.

Les trois (3) services (aqueduc et égouts sanitaire et pluvial)

4. Vieillessement des réseaux dans le secteur de l'ex-ville de Dorion.

5. L'aspect très éclaté du développement ainsi que le découpage particulier du territoire municipal (enclave du Fief Choisy, sectionnement par le territoire de Vaudreuil-sur-le-Lac et de Île-Cadieux) rendent très difficile la planification et la gestion rationnelle des réseaux d'aqueduc et d'égouts.

4.6.3.2 Objectifs d'aménagement et moyens de mise en œuvre

OBJECTIFS	MOYENS
Aqueduc	
1. Augmenter la pression de l'eau potable dans le secteur de l'ex-ville de Dorion.	1. Effectuer les travaux nécessaires (bouclage supplémentaire, changement de conduite, etc.) afin d'augmenter la pression de l'eau potable dans le secteur de l'ex-ville de Dorion.
Égout sanitaire	
2. Minimiser le nombre de fosses septiques dans les secteurs périurbains suivants : Como / des Érables, Domaine en Haut, Hudson Acres / Tree Farms et Fief Choisy. 3. Assurer la protection de l'environnement.	2. Par l'intermédiaire des règlements d'urbanisme, exiger des terrains de grande superficie pour les secteurs périurbains suivants : Como / des Érables, Domaine en Haut, Hudson Acres / Tree Farms et Fief Choisy. 3. Comme condition préalable à l'installation de fosses septiques, exiger un test de percolation et autoriser l'installation d'une fosse septique et d'un champ d'épuration uniquement lorsque les résultats du test y sont favorables, ou lorsque d'autres méthodes appropriées sont suggérées. 4. Éviter tout rehaussement de terrain et tout remblai ayant un impact négatif sur l'efficacité des installations septiques des terrains adjacents. Tout rehaussement de terrain et tout remblai doit favoriser l'écoulement naturel des eaux vers la rue, sauf lorsque la pente naturelle du terrain ne le permet pas.
Égout pluvial	
4. Assurer, à moyen et long terme, l'efficacité du réseau pluvial drainé par la rivière Quinchien.	5. Effectuer une étude hydraulique évaluant la capacité de la rivière Quinchien et selon les résultats, planifier le réseau d'égout pluvial en conséquence (étude en cours).
Les trois (3) services (aqueduc et égouts sanitaire et pluvial)	
5. Rajeunir les réseaux d'aqueduc et d'égouts du secteur de l'ex-ville de Dorion.	6. Identifier les secteurs d'interventions prioritaires et procéder à l'installation de nouvelles conduites en fonction de ceux-ci. 7. Remplacer les conduites combinées d'égouts pluvial et sanitaire désuètes par des réseaux distincts.
6. Assurer une planification et une gestion cohérente et économique des services municipaux.	8. Poursuivre et intensifier les ententes inter-municipales. 9. Voir volet Habitation, thème : Étalement urbain, moyens 1 à 14.

4.7 Volet Récréo-touristique

4.7.1 Thème : Équipements

4.7.1.1 Classification des équipements récréo-touristiques

a) Récréatifs :

- trois (3) centres communautaires :
 - face au parc des Petits-Lutins;
 - au parc Bel-Air;
 - Opti-Centre Saint-Jean-Baptiste;
- cinq (5) écoles utilisées à des fins communautaires (soirées et fins de semaine) :
 - Saint-Jean-Baptiste;
 - Saint-Michel;
 - Sainte-Madeleine;
 - Sainte-Trinité;
 - Pierre-Elliott-Trudeau;
- locaux pour associations :
 - Maison de l'Amitié (3^e âge);
- Aréna municipal;
- aréna de la Cité-des-Jeunes;
- trois (3) piscines municipales (dont une est intérieure);
- trois (3) parcs de tennis;
- deux (2) campings;
- trois (3) clubs de golf;
- centres de pêche (location de cabanes pour pêche blanche);
- écoles d'équitation, pension et vente de chevaux;
- deux (2) rampes de mise à l'eau;
- cabane à sucre.

b) Culturels :

- Bibliothèque Vaudreuil-Dorion;
- Maison Valois;
- Maison Tresler;
- Musée régional de Vaudreuil-Soulanges.

c) Hébergement :

- Le complexe hôtelier « *Le Château Vaudreuil* » - Suites Hôtel;
- Motel de l'Aigle enr;
- Motel la Bourgade;
- Motel Miss Dorion;
- Motel Seigneurie de Vaudreuil;
- Motel Vaudreuil inc.

d) Service d'accueil :

- Kiosque d'information touristique.

4.7.1.2 Constats

1. Qualité panoramique (vue sur les plans d'eau, présence d'arbres matures, sinuosité du réseau routier, implantation variée des constructions, qualité architecturale, etc.) de certaines voies de circulation : chemin de l'Anse, chemin des Chenaux, route de Lotbinière, rue Bel-lerive et rue Meloche. Ces routes ne sont toutefois pas adaptées aux besoins des cyclistes et des piétons.

2. Dans la partie est de la MRC de Vaudreuil-Soulanges, Vaudreuil-Dorion apparaît comme la municipalité regroupant le plus grand nombre d'unités d'hébergement. Outre le complexe hôtelier « *Le Château Vaudreuil* », les services d'hébergement (compte tenu de leur environnement immédiat, de leur vétusté, de la variété et de la qualité moindre des services offerts) répondent davantage à des besoins de dépannage qu'à de l'hébergement de destination offrant un produit distinctif et tirant souvent partie de la qualité des lieux.

3. Malgré la localisation stratégique de Vaudreuil-Dorion :
 - a) au croisement des autoroutes 20, 40 et 540 ainsi que de l'autoroute 30 projetée;
 - b) à l'entrée de la région du Grand-Montréal;la Ville ne compte aucun site d'accueil (camping) destiné spécifiquement aux motorisés.

4. Malgré la création de circuits patrimoniaux, le potentiel patrimonial, architectural et d'animation du Vieux-Dorion et du Vieux-Vaudreuil demeure sous-exploité.

5. Activités culturelles peu développées.

6. Absence d'un véritable centre culturel polyvalent incluant une salle de spectacle.

7. La pêche blanche constitue une activité récréo-touristique importante, originale tirant profit des spécificités du milieu.
 8. La localisation des cabanes à pêche, à proximité des rives, nuit à la quiétude des résidents ainsi qu'à la qualité de leur environnement visuel.
 9. La visibilité des aires d'entreposage des cabanes à pêche, à partir des voies de circulation, nuit à la qualité visuelle de celles-ci.
-
10. Absence de signalisation du Musée régional de Vaudreuil-Soulanges sur les autoroutes, du centre d'information touristique et des services d'hébergement aux entrées de la Ville.

4.7.1.3 Objectifs d'aménagement et moyens de mise en œuvre

OBJECTIFS	MOYENS
1. Préserver le cachet particulier des routes panoramiques.	1. Effectuer un inventaire et une analyse des composantes des routes panoramiques et ajuster les règlements d'urbanisme et de circulation en conséquence et, s'il y a lieu, adopter un règlement sur les PIIA.
2. Favoriser l'implantation de services d'hébergement tirant partie des qualités et spécificités des lieux. 3. Augmenter la qualité et la variété des services d'hébergement.	2. Par l'intermédiaire de la réglementation d'urbanisme : a) autoriser dans les résidences, et ce sur l'ensemble du territoire, les services d'hébergement de petite échelle (gîte touristique); b) à proximité des autoroutes, autoriser l'implantation des services d'hébergement de plus grande envergure offrant une alternative de qualité à la clientèle cherchant un hébergement de dépannage.
4. Favoriser la création d'un parc de motorisés.	3. Une sélection de sites potentiels à la création d'un parc de motorisés a été effectuée sur la base des 9 critères de sélection suivants : 1) proximité des axes autoroutiers; 2) accessibilité; 3) terrain desservi ou proximité des services municipaux; 4) terrain plat; 5) quiétude, aspect verdoyant du site, intérêt naturel, etc.; 6) comptabilité avec les utilisations adjacentes; 7) impact sur le potentiel de développement à des fins urbaines du site (sur l'utilisation optimale du site à long terme); 8) impacts visuels dans le tissu urbain; 9) proximité de services adaptés.

OBJECTIFS	MOYENS
	<p>Sur la base de ces critères, les terrains situés à l'intersection sud-est de l'autoroute 540 et du boulevard de la Cité-des-Jeunes ont été retenus pour la création d'un parc de motorisés (<i>voir le 12 de 17, inséré à l'annexe III, pour la localisation du site retenu</i>).</p> <p>4. Par l'intermédiaire de la réglementation d'urbanisme, réserver les terrains, situés à l'intersection sud-est de l'autoroute 540 et du boulevard de la Cité-des-Jeunes, à des fins de commerce récréatif.</p>
<p>5. Sensibiliser la population et les touristes à la richesse de l'histoire et du patrimoine de la ville.</p>	<p>5. Soutenir les démarches (exposition, panneaux d'interprétation, conférence, production de documents d'information, etc.) favorisant la conscientisation de la population à la richesse de son histoire et de son patrimoine.</p>
<p>6. Favoriser la mise en valeur et l'animation du Vieux-Dorion et du Vieux-Vaudreuil.</p>	<p>6. Voir volet Patrimoine, moyens 1, 4, 5, 6, 7 et 8.</p>
<p>7. Favoriser l'implantation de services de restauration de qualité tirant partie des attraits spécifiques du Vieux-Dorion et du Vieux-Vaudreuil et favorisant l'animation de ces noyaux.</p>	<p>7. Par l'intermédiaire de la réglementation d'urbanisme :</p> <p>a) autoriser, dans le Vieux-Dorion et le Vieux-Vaudreuil, les services de restauration de qualité adaptés au lieu et mettant en valeur sa spécificité (qualité du cadre bâti).</p>
<p>8. Stimuler l'activité culturelle.</p>	<p>8. Supporter les activités culturelles, l'animation et la tenue d'événements.</p>
<p>9. Favoriser l'utilisation polyvalente des salles de spectacle existantes (complexe Future et Complexe de la Cité-des-Jeunes) ou, si les besoins le justifient, encourager la construction d'un centre culturel polyvalent incluant une salle de spectacle à même le pôle civique projeté.</p>	<p>9. Par l'intermédiaire des règlements d'urbanisme, autoriser, dans le pôle civique projeté, les salles de spectacle.</p> <p>10. Évaluer les différentes alternatives de financement (public, privé, partenariat) permettant l'établissement d'une salle de spectacle à laquelle pourrait être combinée un centre culturel polyvalent.</p>
<p>10. Encourager l'industrie touristique de la pêche blanche en harmonie avec la qualité des lieux.</p> <p>11. Minimiser les impacts négatifs de la pratique de la pêche blanche.</p>	<p>11. Par l'intermédiaire des règlements d'urbanisme, autoriser, aux endroits appropriés, les activités reliées à l'industrie touristique de la pêche blanche.</p> <p>12. Par l'intermédiaire d'un règlement régissant les plans d'eau, fixer une distance minimale des cabanes à pêche par rapport à la rive.</p> <p>13. Par l'intermédiaire de la réglementation d'urbanisme, s'assurer que les aires d'entreposage des cabanes à pêche ne soient pas visibles à partir des voies de circulation.</p>
<p>12. Assurer une identification adéquate du Musée régional de Vaudreuil-Soulanges, du centre d'information touristique et des services d'hébergement.</p>	<p>14. Assurer l'identification du Musée régional de Vaudreuil-Soulanges sur les panneaux de signalisation touristique du MTQ (autoroutes).</p> <p>15. Installer des panneaux de signalisation du centre d'information touristique et des services d'hébergement, aux entrées de la Ville.</p>

4.7.2 Thème : Parcs

Afin de faciliter l'analyse, les parcs existants et projetés ont été classifiés selon trois (3) catégories distinctes, soit : les parcs de voisinage, les parcs de quartier et les parcs communautaires, le tout tel qu'il a été illustré sur le plan numéro 12 de 17, inséré à l'annexe III. Pour plus de détail sur la nature de chacune de ces catégories de parcs, le lecteur est invité à se référer à la description de celles-ci, à l'annexe II « Définitions ».

4.7.2.1 Classification des parcs existants

a) Parcs de voisinage

<u>Nom</u>	<u>Superficie m²</u>
1 - Carré-Dorion (de détente)	1 804
2 - croissant Mireault	1 176
3 - croissant rue Laporte	1 440
4 - Emard	2 183
5 - Harwood	2 250
6 - Jetté	2 275
7 - Mallette	1 500
8 - du Manoir	1 155
9 - parc école Sainte-Trinité ¹	4 875
10 - des Petits-Lutins	382
11 - Pineault	3 600
12 - place du Marquis (de détente)	643
13 - Sainte-Trinité	4 509
14 - Stroud	1 053
15 à 17 - trois (3) croissants (rue Bourget)	3 750
<hr/>	
Nombre total : 17	Superficie totale : 32 595 m²

b) Parc de quartier

<u>Nom</u>	<u>Superficie m²</u>
1 - Bel-Air	16 185
2 - Bourget	22 400
3 - Esther-Blondin (de détente)	5 860
4 - Félix-Leclerc (de détente) ²	13 718

1 Propriété de la Commission scolaire des Trois-Lacs.

2 Incluant le lien vert en direction du parc de la Seigneurie.

5 - Taschereau	8 120
6 - parc école du campus de la Cité-des-Jeunes ¹	12 668
7 - parc école Saint-Jean-Baptiste ¹ (incluant la piscine et les terrains de tennis) ²	12 962
8 - parc école Saint-Michel	14 950
9 - des Patriotes	6 500
10 - de la Seigneurie (incluant les terrains de tennis)	20 633
11 - terrains de tennis du centre communautaire	1 115
12 - Pierre-Elliott-Trudeau	11 873

Nombre total : 12 Superficie totale : 146 984 m²

c) Communautaires

<u>Nom</u>	<u>Superficie m²</u>
1 - Dorion-Gardens.....	79 462
2 - de la Paix / Valois (parc du Millénaire) (de détente).....	55 052

Nombre total : 2 Superficie totale : 134 514 m²

⇒ Nombre total de parcs existants : 31 Superficie totale : 314 093 m²

4.7.2.2 Identification des parcs projetés

<u>Nom</u>	<u>Superficie m²</u>
1 - de l'Île-Bray (de quartier)	11 207
2 - parc de la Canardière (quartier).....	16 000
3 - des Perces-Neige (voisinage)	5 061
4 - terrains adjacents au centre communautaire, excluant les terrains de tennis existants (quartier)	9 340
5 - Saint-Jean-Baptiste (voisinage)	2 100
6 - Charles-Castonguay (de quartier)	3 850

⇒ Nombre total de parcs projetés : 6..... Superficie totale : 47 558 m²

Outre ces parcs projetés, mentionnons également le projet de parc de l'Île-aux-Tourtes, lequel aura une desserte régionale et suprarégionale. Ce parc aura une superficie d'environ 343 000 mètres carrés.

1 Propriété de la Commission scolaire des Trois-Lacs.

2 La piscine et les terrains de tennis sont de propriété municipale et occupent 9 199 mètres carrés de la superficie totale du parc école.

4.7.2.3 Évaluation des superficies de parcs

a) Parcs existants

Compte tenu :

- de la population projetée de Vaudreuil-Dorion, à moyen terme (1996 : 19 555 personnes et 2001 : 22 238 personnes);
- des normes d'aménagement reconnues en terme de superficie et de répartition des parcs,

les superficies recommandées, à moyen terme, sont les suivantes :

TABLEAU 2 : Superficie des parcs existants, par catégorie		
Classification des parcs	Superficie existante (ha)	Superficie recommandée¹ (ha)
de voisinage	3,3	6,0
de quartier	14,7	10,0
communautaire	13,5	4,0
TOTAL	31,4	20,0

b) Parcs existants et projetés

Si l'on ajoute à la superficie des parcs existants la superficie des parcs projetés, on se retrouve avec les données suivantes :

TABLEAU 3 : Superficie des parcs existants et projetés, par catégorie		
Classification des parcs	Superficie existante et projetée (ha)	Superficie recommandée¹ (ha)
de voisinage	4	6,0
de quartier	18,7	10,0
communautaire	13,5	4,0
TOTAL	36,2	20,0

1 Selon les normes d'aménagement reconnues pour une population de 20 000 habitants.

4.7.2.4 Constats, objectifs et moyens

4.7.2.5 Constats

1. La superficie totale des parcs existants est de plus de 50 % supérieure à la superficie minimale recommandée.¹

Le surplus observé découle principalement de la superficie importante occupée par les parcs communautaires, laquelle est plus de 3 fois supérieure à la superficie minimale recommandée.¹

2. Le parc Dorion-Gardens, qui est situé dans un secteur présentement peu développé de la ville, occupe, à lui seul, près de 25 % de la superficie totale des parcs existants et près de 60 % de la superficie totale des parcs communautaires existants et projetés.

Considérant l'importance des développements résidentiels projetés dans le secteur du parc Dorion-Gardens, il faut donc s'attendre, à long terme, à un équilibre entre la superficie totale des parcs communautaires et les besoins de la population.

3. La superficie totale des parcs de quartier existants est plus que satisfaisante avec un surplus de 47 % par rapport à la superficie minimale recommandée.¹
4. La superficie totale des parcs de voisinage est déficitaire de 45 % par rapport à la superficie minimale recommandée.¹
5. Il est important de noter que 3 parcs de quartier et qu'un parc de voisinage sont la propriété de la Commission scolaire des Trois-Lacs. Ces 4 parcs représentent plus de 14 % de la superficie totale des parcs existants.
6. Si l'on exclut le parc de l'Île-aux-Tourtes, dont le rayonnement sera régional et suprarégional, la superficie totale des parcs existants et projetés excède largement la superficie recommandée.² Cette situation s'explique essentiellement, comme cela était le cas pour les constats des parcs existants, par la superficie très importante de parcs communautaires ainsi que par la grande superficie du parc Dorion-Gardens (près de 60 % de la superficie totale des parcs communautaires existants et projetés et près de 22 % de la superficie totale des parcs existants et projetés), lequel est appelé à devenir l'un des principaux noyaux récréatifs de la nouvelle Ville ainsi que le pôle récréatif des nombreux projets résidentiels adjacents.

1 Selon les normes d'aménagement reconnues pour une population de 20 000 habitants.

2 *Idem.*

7. Les nombreux parcs de quartier projetés accentueront le surplus actuellement observé dans cette catégorie.
 8. La lacune observée précédemment, en terme de superficie des parcs de voisinage, sera presque comblée par les parcs de voisinage projetés.
-
9. Dans l'ensemble, la répartition des parcs sur le territoire municipal permet de répondre adéquatement aux besoins de la population des secteurs résidentiels. Seul le secteur de la rue Ouimet, où il n'y a aucun parc de quartier présentement, semble désavantagé. Un parc de **chartier** y est toutefois projeté, soit le parc Charles-Castonguay.
 10. Dans les secteurs périurbains, les parcs sont peu nombreux, ce qui est toutefois justifié par la superficie importante des terrains résidentiels.
-
11. Bien qu'à long terme le parc Dorion-Gardens soit bien localisé par rapport aux futurs secteurs de développement résidentiels, il est aujourd'hui localisé de façon excentrée par rapport à la répartition actuelle de la population et il est difficilement accessible, compte tenu de l'absence de voie de circulation majeure (boulevard André-Chartrand) lui donnant directement accès.
 12. Une évaluation globale et sommaire des parcs, effectuée lors de l'inventaire de l'utilisation du sol, a permis de constater que certains d'entre eux sont peu aménagés.

Par exemples :

- 1 - parc de la Paix / Valois (parc du Millénaire);
- 2 - parc Dorion-Gardens;
- 3 - parc du Manoir;
- 4 - parc Taschereau;
- 5 - parc Stroud;
- 6 - parc Trudeau.

4.7.2.6 Objectifs d'aménagement et moyens de mise en œuvre

OBJECTIFS	MOYENS
<ol style="list-style-type: none">1. Répondre aux besoins de la population en terme de superficie de parcs, de catégorie de parcs et de répartition de ceux-ci sur le territoire municipal. Compte tenu de la superficie actuelle des parcs :<ol style="list-style-type: none">a) prioriser, au cours des prochaines années, l'aménagement des parcs existants;	<ol style="list-style-type: none">1. Aux règlements d'urbanisme, exiger un plan directeur d'urbanisme pour tous les projets de développement résidentiel. Ce plan directeur devra évaluer les besoins de parcs (en terme de superficie, de catégorie et de répartition), prévoir les espaces en conséquence et favoriser l'accessibilité et la visibilité de ceux-ci. En aucun temps, ces parcs projetés ne devront être enclavés par des lots résidentiels et commerciaux ou constituer uniquement un résiduel de terrain découlant du projet de lotissement.

OBJECTIFS	MOYENS
<p>b) dans le cas de parcs aménagés dans le cadre de nouveaux projets de développement résidentiel, privilégier la création de parcs de voisinage afin de combler le déficit observé dans cette catégorie.</p>	<p>2. Réserver, de façon prioritaire, à des fins d'aménagement de parcs existants, les fonds pour fins de parcs.</p> <p>3. Minimiser la création de nouveaux parcs dans les secteurs périurbains.</p> <p>4. Évaluer l'utilisation des parcs existants ou projetés (parc Harwood) et, dans le cas où ils ne sont pas utilisés ou ne répondent pas à des besoins réels, favoriser la réaffectation de ces terrains. Dans le cas du parc Jetté, évaluer la possibilité de céder le terrain aux propriétaires adjacents et favoriser la relocalisation des réseaux aériens de transmission d'énergie et de communication.</p>
<p>2. Prioriser la mise en valeur des parcs à localisation stratégique.</p>	<p>5. Aménager, à court terme, les parcs :</p> <p>1) ayant un effet structurant sur la consolidation de la nouvelle Ville :</p> <p>a) parc de la Paix / Valois (parc du Millénaire) : pour sa centralité, son accessibilité, pour la proximité de la clientèle, pour son impact structurant sur la consolidation du territoire de la nouvelle Ville et pour sa contribution à la mise en valeur de la Baie de Vaudreuil;</p>
	<p>2) permettant de réactiver le développement déjà amorcé de certains secteurs :</p> <p>a) parc des Perces-Neige;</p> <p>3) permettant de répondre aux besoins actuels de la population :</p> <p>a) parc Charles-Castonguay;</p> <p>b) parc des Petits-Lutins et terrains de tennis du centre communautaire. Considérant sa localisation très centrale, les équipements importants qu'on y retrouve (tennis, centre communautaire) et les besoins actuels en terme d'espace de stationnement, favoriser l'agrandissement de ce parc. L'agrandissement projeté devrait notamment assurer une plus grande visibilité et une meilleure accessibilité au parc, tout en préservant la quiétude des résidents adjacents. L'intérêt d'aménager un accès direct à partir de l'avenue Saint-Charles devra être évalué et le projet d'agrandissement devra s'harmoniser avec la planification d'ensemble des terrains vacants du secteur;</p> <p>4) stimulant le développement résidentiel :</p> <p>a) parc Dorion-Gardens (améliorer le terrain de soccer et l'aménagement paysager);</p> <p>b) parc de la Canardière.</p>

OBJECTIFS	MOYENS
3. Dans les secteurs où les besoins justifient l'aménagement d'un parc, favoriser la localisation de celui-ci aux endroits où l'on retrouve des caractéristiques naturelles ou patrimoniales d'intérêt (ex. : plan d'eau, relief, vestiges archéologiques et éléments architecturaux).	6. Dans le cadre de la préparation d'un plan directeur d'urbanisme, privilégier l'utilisation des espaces naturels et patrimoniaux d'intérêt à des fins de parcs.
4. Assurer la mise en valeur des éléments naturels et des vestiges archéologiques de l'Île-aux-Tourtes.	7. Poursuivre les démarches de partenariat avec les autres paliers gouvernementaux pour assurer la préservation, la reconnaissance et la mise en valeur du patrimoine archéologique et naturel de l'Île-aux-Tourtes et faciliter son accessibilité.

4.7.3 Thème : Réseau vert

4.7.3.1 Constats

1. Bien que le territoire municipal soit bien pourvu en terme de superficie de parcs, on constate que peu de liens existent entre ceux-ci, et entre ceux-ci et les principaux équipements publics (écoles, bibliothèque, etc.), ce qui ne contribue pas à les mettre en valeur, à maximiser leur accessibilité et leur utilisation.

2. Présence d'un cours d'eau important, la rivière Quinchien, traversant le secteur urbain de la Ville de l'ouest vers l'est. Les terrains qui y sont adjacents du côté sud sont presque tous vacants.

Les dispositions réglementaires régissant les zones inondables, ainsi que celles régissant les terrains situés en bordure des cours d'eau et des lacs, limitent considérablement la construction en bordure de ses rives (profondeur de terrain plus importante). De plus, dépendamment des conclusions de l'étude de drainage de la rivière Quinchien, en cours de réalisation, des mesures additionnelles de protection seront possiblement nécessaires.

3. Les caractéristiques naturelles (grands espaces agricoles ou vacants, espaces boisés, relief varié) de certains secteurs périurbains du territoire municipal sont propices à l'aménagement de sentiers récréatifs extensifs (cyclable, équestre, piétonnier, vélo de montagne, ski de fond, moto-neige).
4. « *La région de Vaudreuil-Soulanges et notamment les municipalités de Vaudreuil, Hudson, Saint-Lazare et Rigaud, renferment la plus forte concentration d'écuries et de centres équestres de tout le Québec.* »¹

1 GRENIER, Michel et Ass., Document de support à la demande de désignation de zone touristique pour le secteur Harwood de la Ville de Vaudreuil, 10 août 1990.

4.7.3.2 Objectifs d'aménagement et moyens de mise en œuvre

OBJECTIFS	MOYENS
<p>1. Favoriser la création de liens entre les différents parcs et services publics.</p>	<p>1. Intégrer les liens piétonniers dans la planification des parcs et du réseau cyclable.</p> <p>2. Dans le but de rationaliser les dépenses, tout en offrant à la population la sécurité et la facilité d'accès aux services publics :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) localiser, sur un plan, les voies de circulation munies de trottoirs; b) identifier les endroits où l'aménagement de trottoirs est prioritaire (par exemple : voies de circulation menant à un parc, à une école, à un pôle commercial); c) lors des travaux d'amélioration et de restauration des voies de circulation, aménager uniquement aux endroits identifiés comme prioritaires, les trottoirs; d) lors de la réalisation d'un plan directeur d'urbanisme, s'assurer que les liens piétonniers soient intégrés à la planification des nouveaux secteurs. <p>3. Achat et mise en valeur de terrains par la Ville.</p>
<p>2. Aménager un parc linéaire du côté sud de la rivière Quinchien (incluant une passerelle vers la bibliothèque municipale) reliant le parc de la Paix / Valois (parc du Millénaire) au pôle commercial situé à l'intersection du boulevard de la Cité-des-Jeunes et de l'autoroute 540.</p> <p>La création de ce parc :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) permettra la mise en valeur du seul cours d'eau situé dans le secteur urbain et dont le développement des rives est largement limité par les dispositions réglementaires régissant les zones inondables ainsi que les terrains situés en bordure des cours d'eau et des lacs; b) permettra de relier les nouveaux secteurs de développement résidentiel, situés de part et d'autre du boulevard André-Chartrand, au pôle institutionnel de la Cité-des-Jeunes, au parc de la Paix/Valois (parc du Millénaire), à la Baie de Vaudreuil ainsi qu'aux 2 principaux noyaux commerciaux existants, par un axe récréatif majeur; c) aura un effet structurant sur le développement d'un véritable réseau vert ainsi que sur le développement des nouveaux secteurs résidentiels; 	<p>4. Par l'intermédiaire des règlements d'urbanisme, réserver ces terrains à des fins de parcs (<i>voir le plan numéro 12 de 17 à l'annexe III</i>).</p> <p>5. Avant l'émission de tout permis, s'assurer que les terrains visés soient réservés à des fins de parc.</p> <p>6. Achat et mise en valeur de certains terrains par la Ville.</p> <p>7. Partenariat avec la Commission scolaire des Trois-Lacs.</p>

OBJECTIFS	MOYENS
d) contribuera à la conscientisation des qualités de ce milieu naturel et à la re-qualification de celui-ci.	
3. Favoriser l'aménagement de sentiers récréatifs extensifs et leur lien avec ceux des municipalités adjacentes.	<p>8. Par l'intermédiaire des règlements d'urbanisme, autoriser ces activités récréatives extensives.</p> <p>9. Identifier la localisation optimale de tels sentiers en relation avec les sentiers existants des municipalités adjacentes et favoriser une localisation tirant partie des attraits naturels des lieux (perspective, milieu boisé, cours d'eau, etc.).</p> <p>10. Favoriser la concertation entre les différents propriétaires terriens de Vaudreuil-Dorion et ceux des municipalités voisines et recourir au droit de passage pour la création de sentiers.</p>

4.7.4 Thème : Réseau cyclable

4.7.4.1 Constats

Intérêt d'un réseau cyclable

1. Depuis les années 1970, la popularité du vélo a connu, au Québec, une forte croissance. « *En 1987, on estimait que plus de 25 % de la population s'adonnait au cyclisme de façon régulière [...] En 1992, le parc de bicyclette, incluant les vélos pour enfants, atteignaient près de 3,5 millions d'unités au Québec. Il s'agit donc d'un phénomène social important.* »¹
2. Le développement des aménagements cyclables n'a pas progressé au même rythme que les besoins et, conséquemment, les aménagements ne sont pas suffisamment développés pour répondre aux besoins des cyclistes.
3. « *Les cyclistes réclament de plus en plus le droit à des infrastructures qui facilitent leur mobilité.* »²
4. Au cours des dernières années, le cyclisme s'est développé, au Québec, de plus en plus comme un produit touristique générant des besoins connexes (hébergement, restauration, commerces d'équipements) et des retombées économiques.

1 Ministère des Transports du Québec (MTQ) et Société de l'association automobile du Québec (SAAQ), Politique sur le vélo, mai 1995, page 1.

2 *Idem.*

Planification du réseau cyclable

5. À Vaudreuil-Dorion, les principaux éléments d'attraction relatifs au cyclotourisme sont les suivants :

- a) les routes panoramiques longeant les plans d'eau, c'est-à-dire le chemin de l'Anse, le chemin des Chenaux, la route de Lotbinière, la rue Bellerive et la rue Meloche;
- b) le Vieux-Dorion et le Vieux-Vaudreuil;
- c) le parc régional de l'Île-aux-Tourtes;
- d) le parc de la Paix/Valois (parc du Millénaire) avec sa fenêtre sur la Baie de Vaudreuil;
- e) le parc de l'Île-Bray (parc de quartier projeté).

Outre ces principaux attraits, on retrouve à Vaudreuil-Dorion certains équipements publics dont la clientèle pourrait bénéficier fortement de la présence du réseau cyclable, soit :

- f) le Complexe scolaire de la Cité-des-Jeunes;
- g) la bibliothèque municipale;
- h) l'aréna municipal;
- i) les écoles;
- j) les parcs;
- k) etc.

6. Sur le territoire de la MRC de Vaudreuil-Soulanges, certains attraits récréotouristiques régionaux sont adjacents au territoire de Vaudreuil-Dorion, soit :

- a) le canal de Soulanges;
- b) le théâtre d'été des Cascades;
- c) le camping Pointe-des-Cascades;
- d) le traversier vers Oka;
- e) le village de Hudson.

7. La MRC de Vaudreuil-Soulanges a amorcé l'aménagement d'une piste cyclable inter-municipale qui longe le canal de Soulanges. Son principal objectif est de développer une activité récréotouristique pouvant apporter des retombées économiques sur une base régulière.

8. La piste cyclable régionale du canal de Soulanges représentera un attrait touristique régional et suprarégional
 9. Aucun aménagement cyclable ne permet présentement de relier, entre eux, les principaux éléments d'attraction de Vaudreuil-Dorion et de les relier à ceux adjacents à son territoire ainsi qu'au réseau cyclable du canal de Soulanges et au réseau cyclable de la Communauté urbaine de Montréal (CUM), via l'Île-Perrot.
-
10. Actuellement à Vaudreuil-Dorion, les aménagements cyclables se limitent à la présence d'une bande cyclable aménagée sur une section de l'avenue Saint-Charles. Cette dernière, dans certaine section, entre en conflit avec les activités commerciales (achalandage véhiculaire et piétonnier élevé, multiplication des entrées charretières donnant accès aux aires de stationnement hors rue).
-
11. Vaudreuil-Dorion, compte tenu de sa localisation, de la présence des autoroutes 20 et 40 et de la gare, constitue l'une des principales portes d'entrée de la MRC de Vaudreuil-Soulanges et du Grand-Montréal et, conséquemment, un lieu d'accueil naturel des touristes visitant la région.

4.7.4.2 Objectifs d'aménagement et moyens de mise en œuvre

OBJECTIFS	MOYENS
Intérêt d'un réseau cyclable	
1. Répondre aux besoins de la population en terme d'aménagement cyclable.	1. Planifier et aménager un réseau cyclable.
2. Favoriser le développement de l'industrie touristique relié au cyclotourisme.	2. Mettre sur pied une stratégie touristique spécifique reliée au cyclotourisme. 3. Favoriser l'intégration des principaux attraits récréatifs et touristiques dans le tracé du réseau cyclable.
3. Créer des pôles d'animation aux endroits stratégiques du réseau cyclable.	4. Par l'intermédiaire des règlements d'urbanisme, autoriser, aux endroits stratégiques, les usages et activités complémentaires au cyclotourisme. 5. Organiser et encourager la tenue d'événements et l'animation aux endroits stratégiques du réseau cyclable.
Planification du réseau cyclable	
4. Afin de mettre en valeur et de renforcer l'intérêt du réseau cyclable local et de faire bénéficier Vaudreuil-Dorion de la clientèle générée par les attraits régionaux, relier, entre eux, les principaux éléments d'attraction récréo-touristiques de Vaudreuil-Dorion et les relier à ceux adjacents à son territoire ainsi qu'au réseau cyclable du canal de Soulanges.	6. Dans le cadre d'une étude détaillée, planifier et réaliser un véritable réseau cyclable municipal intégré au réseau cyclable régional et identifier les priorités d'intervention. Le réseau cyclable projeté devra, notamment, chercher à atteindre les objectifs suivants : a) être à la fois efficace et sécuritaire. Pour ce faire, il faudra, entre autres, éviter de créer un réseau qui comporte des détours et qui ne mène nulle part;

OBJECTIFS	MOYENS
	<p>b) répondre aux besoins des différents types d'utilisateurs (récréatif, utilitaire et touristique);</p> <p>c) tirer partie des attraits du milieu (cours d'eau, perspectives, patrimoine milieu boisé, milieu agricole, etc.);</p> <p>d) optimiser la qualité du réseau cyclable par des aménagements cyclables appropriés (piste cyclable¹, bande cyclable², chaussée désignée³, sentier polyvalent⁴, etc.) adaptés aux particularités du milieu;</p> <p>e) assurer l'efficacité, la qualité et l'uniformité de la signalisation du réseau cyclable municipal et son uniformisation avec le réseau cyclable régional.</p> <p>Dans le cas de piste cyclable aménagé en arrière-lot de terrains résidentiels (ex. : le long d'une voie ferrée ou d'un réseau de transport d'énergie et de communication) :</p> <p>f) il apparaît essentiel que l'aménagement de cette piste cyclable soit justifié par les besoins des utilisateurs, qu'elle s'intègre au réseau cyclable planifié pour l'ensemble de la Ville et ceci, sans créer de détours inutiles. En aucun cas, un tel aménagement ne devra être privilégié uniquement pour répondre à des contraintes techniques (ex. : résidu de terrain découlant du lotissement, localisation du réseau de transport d'énergie et de communication sur des lots de 45 mètres de profondeur);</p> <p>g) afin de préserver l'intimité des résidents riverains :</p> <ul style="list-style-type: none"> - aménager un écran naturel en bordure du corridor récréatif; - délimiter ce corridor par une clôture; - la réglementation d'urbanisme relative à la hauteur des clôtures et des haies doit être plus permissive quant à la hauteur maximale autorisée pour celles-ci. <p>À priori, le réseau cyclable, présenté au plan numéro 12 de 17 à l'annexe III, pourrait servir de base de travail et de réflexion à la réalisation d'une étude détaillée du réseau cyclable.</p> <p>7. Exiger, lors de l'élaboration d'un plan directeur d'urba-</p>

1 Aménagement hors rue.

2 Aménagement en bordure des voies de circulation et délimité par un marquage au sol ou par une barrière physique continue.

3 Chaussée recommandée aux cyclistes mais sans corridor réservé.

4 Sentier pour piétons et cyclistes.

OBJECTIFS	MOYENS
	<p>nisme, le prolongement du réseau cyclable à l'intérieur du développement projeté ou, à tout le moins, un lien avec le réseau existant ou projeté. Ces interventions devront être conformes aux objectifs définis au règlement du plan d'urbanisme et à ceux identifiés dans toute étude détaillée réalisée pour la Ville de Vaudreuil-Dorion et portant sur le réseau cyclable.</p> <p>8. Favoriser la concertation des municipalités adjacentes et des différents intervenants régionaux et gouvernementaux.</p> <p>9. Intégrer les aménagements cyclables aux travaux lors de la construction ou la réfection des routes et des infrastructures.</p>
<p>5. Apporter des solutions ou de nouvelles alternatives au trajet actuel pour résoudre le problème de sécurité engendré par le conflit entre les différents et nombreux utilisateurs sur une section de l'avenue Saint-Charles.</p>	<p>10. Évaluer l'intérêt de maintenir la localisation actuelle de la bande cyclable dans la section de l'avenue Saint-Charles où l'on retrouve des conflits avec l'activité commerciale, évaluer les possibilités de relocalisation de celle-ci ou encore les possibilités d'augmenter la sécurité des utilisateurs.</p>
<p>6. Faire de Vaudreuil-Dorion l'un des principaux pôles d'accueil et d'animation du futur réseau cyclable régional.</p>	<p>11. Identifier et aménager des aires d'accueil (stationnement, information sur le réseau cyclable, etc.) destinés aux automobilistes désirant profiter des aménagements cyclables local et régional. Tel qu'il a été identifié sur le plan numéro 12 de 17, inséré à l'annexe III, l'intérêt des aires d'accueil suivantes (souvent limitées à l'aire de stationnement) devra être évalué :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) la gare de Vaudreuil-Dorion; 2) le parc de la Paix / Valois (parc du Millénaire); 3) le parc école du complexe de la Cité-des-Jeunes; 4) le parc école Saint-Jean-Baptiste; 5) le parc projeté adjacent au centre communautaire; 6) l'aire d'accueil du parc régional de l'Île-aux-Tourtes; 7) le parc Dorion-Gardens (une fois le boulevard André-Chartrand construit); 8) le parc Félix-Leclerc. <p>Le choix des aires d'accueil devra notamment être évalué en fonction de la complémentarité de ces aires (type de clientèle, heures d'achalandage, etc.) avec les autres usages adjacents.</p> <p>12. Effectuer, en priorité, les aménagements cyclables permettant de relier la gare de Vaudreuil-Dorion à la piste cyclable du canal de Soulanges.</p> <p>13. En collaboration avec les partenaires régionaux, assurer la promotion du réseau cyclable et des attraits régionaux.</p>

4.7.5 Thème : Mise en valeur des plans d'eau

4.7.5.1 Constats

1. Prédominance des plans d'eau, lesquels constituent la caractéristique et l'attrait principal de la Ville.
2. Malgré l'étendue importante (environ 18 km) des berges, celles-ci sont en grande partie privatisées. En effet, outre le parc de la Paix/Valois (parc du Millénaire) et le parc Esther-Blondin et le parc Félix-Leclerc, il existe peu d'espaces publics riverains. Les routes panoramiques (chemin de l'Anse, chemin des Chenaux, route de Lotbinière, rue Bellerive et rue Meloche) offrent toutefois des fenêtres sur les plans d'eau.
3. Les plans d'eau représentent un potentiel récréatif et touristique important.
4. Malgré la prédominance des plans d'eau, le territoire de Vaudreuil-Dorion ne compte aucune marina ni services de croisières, peu de descentes de bateau adéquates et aucune plage.
5. Dénaturalisation des berges.

4.7.5.2 Objectifs d'aménagement et moyens de mise en œuvre

OBJECTIFS	MOYENS
1. Favoriser la visibilité et l'accessibilité aux plans d'eau.	<ol style="list-style-type: none">1. Par l'intermédiaire de la réglementation d'urbanisme, réserver à des fins de parcs, les terrains riverains non construits et d'intérêts.2. Procéder à l'acquisition de terrains riverains stratégiques et à leur aménagement à des fins de parcs.3. Considérant l'importance stratégique du parc de la Paix/Valois (parc du Millénaire) et du parc Esther-Blondin, réunir ces 2 espaces, par l'acquisition des terrains qui les séparent ou par l'obtention de droits de passage et aménager une passerelle au-dessus de la rivière Quinchien.4. Évaluer l'intérêt et la possibilité d'aménager un lien piétonnier et cyclable longeant l'arrière-lot des commerces situés sur le boulevard Harwood, entre la rue Sabourin et l'avenue Saint-Charles, en considérant que cet aménagement pourrait :
2. Favoriser le développement de l'industrie touristique reliée aux plans d'eau.	<ol style="list-style-type: none">a) désenclaver le parc Taschereau en le reliant au secteur résidentiel;b) permettre une plus grande accessibilité et une meilleure visibilité des plans d'eau;c) offrir un avantage compétitif à ces terrains pour des activités commerciales distinctives (restaurant, café-

OBJECTIFS	MOYENS
	<p>terrasse, etc.);</p> <p>d) favoriser la revitalisation commerciale de cette section du boulevard Harwood.</p> <p>Dans l'alternative où cette proposition ne peut être retenue, évaluer, avec le ministère des Transports du Québec (MTQ), la possibilité d'aménager une bande cyclable sur le boulevard Harwood, lorsque le boulevard sera municipal, entre le pont Taschereau et le carré Dorion.</p> <p>5. Évaluer la possibilité d'aménager une marina, des descentes de bateaux, une plage et un service de croisière et, s'il y a lieu, effectuer les démarches nécessaires à la mise sur pied de ces aménagements et activités. De façon plus spécifique, évaluer l'intérêt d'aménager une marina à l'île Bray.</p> <p>6. Par l'intermédiaire des règlements d'urbanisme, autoriser, aux endroits appropriés, les usages récréo-touristiques reliés aux plans d'eau.</p> <p>7. Organiser et encourager la mise sur pied d'activités et d'événements permettant la mise en valeur des plans d'eau tout en respectant la quiétude des résidents riverains.</p> <p>8. Par l'intermédiaire d'un règlement sur les plans d'eau, régir les activités et les sites propices à ces activités.</p>
<p>3. Renaturaliser les berges.</p>	<p>9. Sur les terrains riverains de propriété municipale, procéder, lorsque nécessaire, à des travaux de renaturalisation des berges (ex. : le long du chemin de l'Anse).</p> <p>10. Sur les terrains privés riverains, contrôler, par l'intermédiaire des règlements d'urbanisme, la coupe d'arbres et la protection du milieu naturel.</p>

4.8 Volet Patrimoine

4.8.1 Constats

1. Présence de nombreux bâtiments d'intérêts patrimonial et architectural (près d'une centaine) sur le territoire de Vaudreuil-Dorion.

a) Certains ont déjà été classés monuments historiques par le ministère de la Culture et des Communications (MCC) du Québec, soit :

- l'église Saint-Michel;
- le Musée régional de Vaudreuil-Soulanges;
- la Maison Valois;
- la Maison Tresler.

La Maison Tresler a également été classée site historique national par le gouvernement du Canada.

b) D'autres bâtiments, bien que non classés, se démarquent aux niveaux patrimonial et architectural, soit :

- une concentration de bâtiments dans le Vieux-Vaudreuil, comprenant : l'ensemble institutionnel (le presbytère, le couvent, l'édifice de la MRC de Vaudreuil-Soulanges et les 2 bâtiments classés) et de nombreux commerces et résidences.

« Le noyau villageois de l'ex-Ville de Vaudreuil demeure le plus important de la MRC de Vaudreuil-Soulanges. Ses édifices institutionnels forment un ensemble de grande qualité »¹;

- la concentration de bâtiments résidentiels et commerciaux du Vieux-Dorion;
- une série de maisons de ferme le long du chemin de l'Anse;
- quelques résidences et bâtiments de ferme parsemés le long des voies de circulation suivantes : route de Lotbinière, chemin Murphy, route Harwood, rang Saint-Antoine et chemin des Chenaux.

2. Présence de vestiges archéologiques d'intérêts régional et national, sur l'Île-aux-Tourtes.

3. La qualité paysagère d'un lieu (caractéristiques du lotissement, de l'implantation des constructions, des aménagements paysagers et la mise en valeur des qualités naturelles du site) fait

1 CONSAUR, Schéma d'aménagement de la MRC de Vaudreuil-Soulanges, entrée en vigueur le 10 mai 1990, page 78.

partie intégrante de l'appréciation que l'on en fait, tant du point de vue patrimonial qu'architectural.

4. Jusqu'à maintenant, les études effectuées sur les bâtiments d'intérêt patrimonial se limitent essentiellement à dresser un inventaire de ces bâtiments. Aucune analyse ne vient les décrire ni statuer sur l'intérêt de les préserver.
5. Les nombreux bâtiments d'intérêts patrimonial et architectural ainsi que les vestiges archéologiques représentent non seulement une richesse historique de grande valeur pour la collectivité, mais également un potentiel récréo-touristique important, lequel est sous-exploité.
6. La richesse des bâtiments d'intérêts patrimonial et architectural ainsi que des vestiges archéologiques est, en général, peu connu par la population et, dans l'ensemble, peu mise en valeur.
7. Absence d'identification systématique de tous les bâtiments présentant un intérêt patrimonial ou architectural et d'un lien à l'échelle municipale et régionale.

4.8.2 Objectifs d'aménagement et moyens de mise en œuvre

OBJECTIFS	MOYENS
1. Protéger et mettre en valeur les bâtiments d'intérêts patrimonial ou architectural ainsi que les unités paysagères d'intérêt.	<ol style="list-style-type: none">1. Par l'intermédiaire d'un règlement sur les PIIA, assurer la protection et la mise en valeur des bâtiments et des sites dont l'intérêt a été identifié et reconnu.2. Entreprendre les démarches auprès du ministère de la Culture et des Communications (MCC) du Québec, pour le classement, à titre de monument historique, de la maison où a vécu Félix Leclerc, soit le 122, chemin de l'Anse.3. Par l'intermédiaire des règlements d'urbanisme :<ol style="list-style-type: none">a) interdire les usages incompatibles avec les caractéristiques des bâtiments et sites présentant un intérêt patrimonial, architectural ou paysager (par exemple : interdire, dans le Vieux-Dorion et le Vieux-Vaudreuil, les commerces de grandes surfaces et les stations d'essence);b) dans les secteurs présentant un grand intérêt patrimonial, architectural ou paysager, favoriser l'insertion par harmonie¹ des nouvelles constructions.4. Apporter un soutien technique aux citoyens dans leurs démarches d'utilisation des programmes d'amélioration du parc de logements et, s'il y a lieu, les référer aux instances appropriées (MRC, gouvernement).

1 Voir définition à l'annexe II.

OBJECTIFS	MOYENS
	<p>5. Soutenir les démarches (exposition, conférence, production de document d'information, réalisation d'un circuit patrimonial, etc.) favorisant la conscientisation de la population à la richesse de son histoire et de son patrimoine.</p> <p>Amend. 1270-17 (2005-08-11)</p> <p>6. Constituer en site du patrimoine l'immeuble du 150, chemin des Chenaux identifié comme étant le lot 2 437 680 du cadastre officiel du Québec, circonscription foncière de Vaudreuil.</p> <p>Amend. 1270-18 (2006-03-10)</p> <p>7. Constituer en site du patrimoine l'immeuble du 186, chemin de l'Anse identifié comme étant le lot 1 831 576 du cadastre officiel du Québec.</p>
<p>2. Assurer la reconnaissance et la mise en valeur du patrimoine archéologique et naturel de l'Île-aux-Tourtes.</p>	<p>6. Soutenir les initiatives locales et poursuivre les démarches de partenariat avec les autres paliers gouvernementaux pour assurer la reconnaissance, la préservation et la mise en valeur du patrimoine archéologique et naturel de l'Île-aux-Tourtes.</p> <p>7. Par l'intermédiaire de la réglementation d'urbanisme, exiger la réalisation de fouilles archéologiques préalablement à l'émission de tout permis de construction et de tout aménagement.</p>
<p>- Voir objectif 1 du présent volet.</p>	<p>- Voir moyens 1, 2 et 4 du présent volet.</p>
<p>3. Adapter la vocation et l'aménagement des terrains en fonction des particularités architecturales et paysagères d'intérêts (le lotissement, l'implantation des constructions, les aménagements paysagers et les qualités naturelles du site).</p>	<p>- Voir moyens 1 et 3 du présent volet.</p>
<p>- Voir objectif 1 du présent volet.</p>	<p>- Voir moyen 1 du présent volet.</p>
<p>- Voir objectifs 1 et 2 du présent volet.</p>	<p>- Voir moyens 1 et 3 à 7 du présent volet.</p>
<p>4. Sensibiliser la population à la richesse de son histoire et de son patrimoine.</p> <p>5. Favoriser l'identification des bâtiments présentant un intérêt patrimonial ou architectural et créer un lien encourageant leur découverte.</p>	<p>- Voir moyen 5 du présent volet.</p> <p>8. Identifier, par des plaques, les bâtiments à valeur patrimoniale et architecturale et étendre, à l'ensemble du territoire municipal, le circuit patrimonial des bâtiments d'intérêt.</p>

4.9 Volet Transport

4.9.1 Hiérarchie du réseau routier

Dans le but de faciliter l'analyse du réseau routier, celui-ci a été classifié en cinq (5) catégories distinctes, soit : les autoroutes, les routes régionales, les artères, les collectrices et les voies locales. Pour plus de détail sur la nature de ces catégories, le lecteur est invité à se référer à la description de celles-ci, à l'annexe II « *Définitions* ».

Tel qu'il a été démontré sur le plan numéro 13 de 17, inséré à l'annexe III, le réseau routier de Vaudreuil-Dorion se classifie comme suit :

- a) Autoroute :
 - ✓ 20 (excluant la partie nommée : boulevard Harwood), 40, 540 et 30 (projetée)

- b) Route régionale :
 - ✓ Boulevard de la Cité-des-Jeunes
 - ✓ Boulevard Harwood
 - ✓ Route Harwood
 - ✓ Route de Lotbinière

- c) Artère :
 - ✓ Avenue Saint-Charles
 - ✓ Boulevard André-Chartrand
 - ✓ Boulevard Félix-Leclerc
 - ✓ Chemin de l'Anse
 - ✓ Chemin Dumberry
 - ✓ Montée Cadieux
 - ✓ Rue Chicoine (entre la route de Lotbinière et la rue Trudeau)
 - ✓ Rue Jeannotte
 - ✓ Rue Valois

- d) Artère secondaire :
 - ✓ Chemin Daoust (entre l'autoroute 40 et la route Harwood)
 - ✓ Chemin Petite-Rivière
 - ✓ Rue Henry-Ford

- e) Collectrice :
 - ✓ Avenue Brown
 - ✓ Avenue de la Canardière
 - ✓ Avenue Paul-Émile-Borduas
 - ✓ Chemin Daoust (au sud-ouest de l'autoroute 40 et à l'ouest de la route Harwood)
 - ✓ Chemin des Chenaux
 - ✓ Lien entre la rue Valois et le développement résidentiel « *Cité-des-Jeunes Sud* »
 - ✓ Montée Harwood
 - ✓ Montée Labossière
 - ✓ Rang Saint-Antoine

- ✓ Rue Boileau
 - ✓ Rue Bourget
 - ✓ Rue Briand
 - ✓ Rue Chicoine (à l'ouest de la rue Trudeau)
 - ✓ Rue des Floralies et la rue permettant un lien avec le boulevard André-Chartrand
 - ✓ Rue Joseph-Carrier
 - ✓ Rue Lafleur
 - ✓ Rue Leclerc
 - ✓ Rue Marier
 - ✓ Rue Ouimet et chemin Paul-Gérin-Lajoie
 - ✓ Rue Querbes
 - ✓ Rue Ranger
 - ✓ Rue René-Lévesque
 - ✓ Rue Saint-Jean-Baptiste
 - ✓ Rue Trudeau
- f) Accès autoroutier :
- ✓ Avenue Saint-Charles
 - ✓ Boulevard de la Cité-des-Jeunes
 - ✓ Boulevard Harwood (près de la rivière des Outaouais)
 - ✓ Chemin des Chenaux
 - ✓ Rue Henry-Ford
 - ✓ Route Harwood Nord (de l'autoroute 40)
 - ✓ Route Harwood Sud (de l'autoroute 20) ou boulevard André-Chartrand projeté

4.9.2 Thème : Réseau routier

4.9.2.1 Constats : Problèmes de circulation

Localisation : Boulevard Harwood

1. Le boulevard Harwood est une voie de circulation à vocation urbaine (principale concentration commerciale de la ville de Vaudreuil-Dorion) actuellement utilisée comme autoroute.
2. Le ministère des Transports du Québec (MTQ) prévoit, à long terme, la relocalisation, le long de la voie ferrée du Canadien National, du tronçon de l'autoroute 20 qui correspond au boulevard Harwood ainsi que la construction du prolongement de l'autoroute 30 dans la continuité de l'autoroute 540.
3. Artère commerciale qui correspond aussi à un tronçon de l'autoroute 20 (cas exceptionnel au Québec) ce qui implique :
 - a) un débit de circulation altérant le caractère urbain des lieux;

- b) la présence de nombreux véhicules non-utilisateurs des commerces et services, ce qui augmente inutilement le débit de circulation, contribue à polluer l'environnement de cette artère commerciale et diminue la sécurité des usagers.

Localisation : Secteur commercial de la route Harwood, au nord de l'autoroute 40

- 4. L'accumulation des facteurs suivants a un impact sur la fluidité de la circulation et sur la sécurité des usagers :
 - a) la configuration de la voie de circulation : une seule voie dans chaque direction;
 - b) présence, aux heures de pointe, d'une file d'attente, des nombreux véhicules désirant accéder à l'autoroute 40;
 - c) les nombreux arrêts générés par l'activité commerciale;
 - d) la délimitation imprécise des entrées charretières.

Localisation : Rue Chicoine, à l'ouest de la route de Lotbinière

- 5. Section à l'est de la rue Trudeau :
 - a) le débordement commercial du boulevard Harwood sur la rue Chicoine ainsi que la largeur excessive des espaces pavés de cette section de la rue Chicoine, lui donne le caractère de voie de services du boulevard Harwood, ce qui suscitent une circulation dense et rapide;
 - b) la largeur excessive des espaces pavés et l'absence de continuité dans les usages et la typologie des bâtiments, diminuent l'attrait du secteur.
-
- 6. Section à l'ouest de la rue Trudeau :
 - a) la prédominance des terrains vacants et la présence d'une pente encouragent les excès de vitesse, ce qui diminue la sécurité et la quiétude des résidents.

4.9.2.1.1 Objectifs d'aménagement et moyens de mise en œuvre

OBJECTIFS	MOYENS
Localisation : Boulevard Harwood	
1. Évaluer l'intérêt et les impacts de la relocalisation de l'autoroute 20 le long de la voie ferrée du Canadien Pacifique.	1. En collaboration avec la MRC de Vaudreuil-Soulanges et le MTQ, identifier et évaluer les impacts et l'intérêt de la relocalisation de l'autoroute 20 le long de la voie ferrée du Canadien Pacifique.
2. Assurer une intégration harmonieuse entre les autoroutes 20 et 30 projetée et le réseau	2. Dans l'éventualité d'une relocalisation de l'autoroute 20,

OBJECTIFS	MOYENS
routier local projeté.	<p>s'assurer, auprès du MTQ, que cette relocalisation favorise le prolongement direct du boulevard Harwood vers la route Harwood et favoriser l'harmonisation du traitement de ces 2 tronçons de ce nouvel axe de circulation (sur la route Harwood : recouvrement des fossés, aménagement de trottoir, aménagement paysager, élargissement de la voie de circulation, piste cyclable, mur antibruit, passerelle, s'il y a lieu).</p> <p>3. Réserver les emprises nécessaires pour assurer le lien entre l'autoroute 20 et les voies de circulation existantes et projetées ainsi qu'entre ces dernières et le prolongement projeté de l'autoroute 30.</p>
<p>3. Donner, au boulevard Harwood, une image et un environnement sain, de qualité et à l'échelle humaine lui permettant de renforcer son rôle de pôle commercial à vocation locale et régionale, ce qui le rendra, de plus, davantage attrayant pour la clientèle de transit.</p>	<p>- Voir le volet Commercial, thème : Image des artères commerciales, moyen 1.</p>
Localisation : Secteur commercial de la route Harwood, au nord de l'autoroute 40	
<p>4. Améliorer la fluidité de la circulation et la sécurité des usagers.</p>	<p>4. Par l'intermédiaire du règlement sur les PIIA proposé au volet Commercial, thème : Secteur commercial de la route Harwood, au nord de l'autoroute 40, limiter le nombre et la largeur des entrées charretières, favoriser l'aménagement d'entrées communes et prévoir des normes d'aménagement paysager.</p> <p>5. Élargissement à 4 voies de la route Harwood et délimitation des entrées charretières selon les dispositions de la réglementation d'urbanisme.</p> <p>6. Évaluer l'intérêt d'installer des feux de circulation sur la route Harwood, la possibilité de réduire la limite de vitesse (celle-ci est présentement fixée à 70 kilomètres à l'heure) et installer des panneaux de « <i>stationnement interdit</i> », de part et d'autre de la route Harwood, pour toute l'affectation de ce secteur.</p> <p>- Voir moyen 17 du présent thème.</p>
Localisation : Rue Chicoine, à l'ouest de la route de Lotbinière	
<p>5. Restreindre les espaces voués à des fins commerciales.</p> <p>6. Lui donner un caractère plus résidentiel et, à long terme, favoriser une transition de cette partie de cette artère vers une collectrice.</p> <p>7. Favoriser le ralentissement de la circulation.</p>	<p>7. Par l'intermédiaire des règlements d'urbanisme, limiter les superficies des aires réservées à des fins commerciales.</p> <p>8. Réduire, à long terme, la largeur du pavé de la voie de circulation au profit d'espaces de verdure.</p>
<p>- Voir objectif 7 du présent thème.</p>	<p>9. Augmenter le contrôle policier et évaluer l'intérêt d'inclure, à même une section de la rue Chicoine, un aménagement favorisant la réduction de la vitesse (ex. : rétrécissement de la chaussée, chicane, dos d'âne, etc.)</p>

OBJECTIFS	MOYENS
	et ajouter un trottoir.

4.9.2.2 Constats : Faiblesse des liens entre les deux (2) principaux noyaux de développements urbains

Localisation : À l'intérieur du périmètre d'urbanisation du noyau urbain, entre les autoroutes 20 et 40

7. Présence d'un seul lien direct, soit l'avenue Saint-Charles, entre les 2 principaux noyaux de développements urbains.
8. Longue durée du trajet occasionnée par :
 - a) le fait que l'avenue Saint-Charles soit la seule voie de circulation reliant les 2 principaux pôles commerciaux;
 - b) le débit important de la circulation (en moyenne par année : 12 520 véhicules par jour et 13 530 par jour durant l'été)¹ compte tenu de la largeur de la voie de circulation (une seule voie par direction);
 - c) la multiplication des arrêts, des intersections et des entrées charretières;
 - d) la congestion, aux heures de pointe, découlant de la circulation des autobus scolaires.

4.9.2.2.1 Objectifs d'aménagement et moyens de mise en œuvre

OBJECTIFS	MOYENS
Localisation : À l'intérieur du périmètre d'urbanisation du noyau urbain, entre les autoroutes 20 et 40	
8. Améliorer les liens entre les 2 principaux de développement urbain.	10. Construction du boulevard André-Chartrand (prévoir, à long terme, un boulevard à 2 voies de circulation dans chaque direction avec un terre-plein) en privilégiant la section située entre la rue Valois et la route Harwood considérant l'effet d'entraînement qu'elle aura sur le développement du secteur.
9. Améliorer l'écoulement de la circulation.	

4.9.2.3 Constats : Secteurs mal desservis

Localisation : Développement résidentiel « Cité-des-Jeunes Est »

9. Importante superficie de territoire dont la planification prévoit l'accessibilité uniquement par le boulevard André-Chartrand.

Localisation : Développement résidentiel « Dorion-Gardens Est »

¹ Ministère des Transports du Québec (MTQ), 1993.

10. Développement résidentiel enclavé entre 2 voies de chemin de fer et dont le principal accès, par le viaduc Saint-Henri, est difficile (pente, courbe). Cette situation contribue à augmenter l'achalandage à ce point de circulation stratégique à l'échelle municipale, ce qui sera amplifié, à long terme, par le prolongement du développement résidentiel.

Localisation : Rue Boisvert

11. Bien qu'ayant front sur le prolongement projeté du boulevard de la Cité-des-Jeunes (actuelle sortie 35 de l'autoroute 40), la rue Boisvert et ses commerces ne sont accessibles qu'à partir de l'avenue Saint-Charles.

Localisation : Territoires voués au développement urbain

12. Superficie importante du territoire où est projeté du développement urbain (résidentiel, commercial, industriel).

4.9.2.3.1 Objectifs d'aménagement et moyens de mise en œuvre

OBJECTIFS	MOYENS
Localisation : Développement résidentiel « Cité-des-Jeunes Est »	
10. Faciliter l'accès au développement projeté et assurer une répartition efficace de la circulation.	11. Aux règlements d'urbanisme, exiger la révision des plans directeurs d'urbanisme englobant les terrains situés à l'ouest du boulevard André-Chartrand, entre la voie ferrée et la rue Valois (excluant les terrains accessibles à la route Harwood). Les plans directeurs d'urbanisme révisés devront prévoir : a) la création de collectrices, à partir de la rue Valois, du boulevard André-Chartrand ainsi que de la route Harwood; b) limiter le nombre d'intersections sur ses voies de circulation; c) privilégier les intersections en « + » plutôt qu'en « T ».
Localisation : Développement résidentiel « Dorion-Gardens Est »	
11. Favoriser une plus grande accessibilité au secteur résidentiel.	- Voir moyen 10 du présent thème.
Localisation : Rue Boisvert	
12. Améliorer la desserte des commerces de la rue Boisvert.	12. Entreprendre les démarches auprès du MTQ afin de s'assurer que le réaménagement projeté de la sortie 35 permette de desservir plus adéquatement les commerces de la rue Boisvert.
Localisation : Territoires voués au développement urbain	

OBJECTIFS	MOYENS
13. Assurer le développement planifié et cohérent du réseau routier.	13. Réserver les emprises nécessaires pour assurer la construction des artères et collectrices projetées (<i>voir localisation sur le plan numéro 13 de 17, du volet Transport, à l'annexe III</i>).

4.9.2.4 Constats : Nombreux accès au réseau routier régional

Localisation : Route Harwood, entre le boulevard Harwood et l'autoroute 540

13. Nombreuses intersections et entrées charretières, ce qui favorisent la multiplication des points d'arrêts et diminuent la sécurité des utilisateurs.

Localisation : Route de Lotbinière, de la rue Saint-Jean-Baptiste au boulevard Harwood

14. Absence de bordures et d'entrées charretières qui permettraient de bien définir l'utilisation des espaces. Cette situation donne une image déstructurée des lieux et favorise également la multiplication des points d'arrêts, lesquels nuisent à la sécurité des utilisateurs.

Localisation : Route Harwood, la section du Fief Choisy

15. Absence d'entrées charretières qui permettraient de bien définir l'utilisation des espaces. Cette situation donne une image déstructurée des lieux et favorise également la multiplication des points d'arrêts, lesquels nuisent à la sécurité des utilisateurs.

Localisation : Principales voies de circulation

16. Dans le cas des rues existantes, nombreuses intersections et entrées charretières, ce qui favorisent la multiplication des points d'arrêts et diminuent la sécurité des utilisateurs.

17. Dans certains cas, absence de bordures et d'entrées charretières qui permettraient de bien définir l'utilisation des espaces.

Cette situation donne une image déstructurée des lieux et favorise également la multiplication des points d'arrêts, lesquels nuisent à la sécurité des utilisateurs.

18. La multiplication des intersections et des entrées charretières diminue la fluidité de la circulation et la sécurité des utilisateurs.

4.9.2.4.1 Objectifs d'aménagement et moyens de mise en œuvre

OBJECTIFS	MOYENS
Localisation : Route Harwood, entre le boulevard Harwood et l'autoroute 540	
<p>14. Limiter le nombre d'intersections et d'entrées charretières, délimiter les espaces publics et privés et améliorer l'aspect visuel de ces espaces.</p>	<p>- Voir moyen 16 du présent thème.</p> <p>14. Revoir le plan directeur « <i>Intersection Cité-des-Jeunes / 540</i> » afin d'ajuster une des intersections projetées sur la route Harwood de façon à ce qu'elle se retrouve dans le prolongement de la rue Henry-Ford et évaluer l'intérêt d'un lien routier avec le secteur résidentiel projeté entre le boulevard André-Chartrand et la route Harwood ainsi qu'avec le parc d'affaires des Artisans, secteur de la rue Valois.</p>
Localisation : Route de Lotbinière, de la rue Saint-Jean-Baptiste au boulevard Harwood	
<p>- Voir objectif 14 du présent thème.</p>	<p>- Voir moyen 16 du présent thème.</p> <p>15. Prévoir, à l'intersection de la route de Lotbinière et de la rue Chicoine, des trottoirs et des bordures ainsi qu'une signalisation permettant d'augmenter la sécurité des usagers.</p>
Localisation : Route Harwood, la section du Fief Choisy	
<p>- Voir objectif 14 du présent thème.</p>	<p>- Voir moyens 16 et 17 du présent thème.</p>
Localisation : Principales voies de circulation	
<p>- Voir objectif 14 du présent thème.</p>	<p>16. Par <input type="checkbox"/>intermédiaire des règlements d'urbanisme :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) limiter le nombre et la largeur des entrées charretières (ex. : exiger une distance séparatrice substantielle entre chaque entrée charretière); b) favoriser l'aménagement d'entrées communes; c) prévoir des normes d'aménagement paysager appropriées; <p>pour les voies de circulation suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> d) l'avenue Saint-Charles : du boulevard Harwood au boulevard de la Cité-des-Jeunes; e) le boulevard de la Cité-des-Jeunes : de la rue Félix-Leclerc jusqu'à la sortie 36 de l'autoroute 40 (chemin des Chenaux); f) le boulevard Félix-Leclerc; g) le boulevard Harwood; h) la montée Cadieux : de l'avenue Saint-Charles au chemin de fer; i) la route Harwood : entre le boulevard Harwood et l'autoroute 540; j) la route de Lotbinière : entre la rue Saint-Jean-Baptiste et le boulevard Harwood; k) la rue Chicoine : entre la route de Lotbinière et la rue Trudeau;

OBJECTIFS	MOYENS
	l) la rue Henry-Ford; m) la rue Valois : de la route Harwood à la rue Loyola-Schmidt. - Voir moyen 11 du présent thème.
- Voir objectif 4 du présent thème. 15. Améliorer la qualité visuelle le long des voies de circulation principales.	17. Réaliser un plan d'accès routier limitant les intersections et les entrées charretières pour : <ul style="list-style-type: none"> a) le boulevard de la Cité-des-Jeunes, du Chemin de fer du Canadien Pacifique à la limite municipale de Vaudreuil-Dorion / Saint-Lazare; b) la route Harwood, de l'autoroute 540 jusqu'à la limite municipale de Vaudreuil-Dorion / Hudson, incluant le Fief Choisy; c) la route de Lotbinière, de la rue Saint-Jean-Baptiste à Pointe-des-Cascades; d) les terrains adjacents au chemin Paul-Gérin-Lajoie. 18. Maximiser la largeur des terrains adjacents au chemin de la Petite-Rivière.

4.9.2.5 Constats : Sécurité

Localisation : Autoroute 20, près de l'autoroute 540

19. Accumulation de neige et de glace dû à l'orientation des vents dominants qui est perpendiculaire à cette partie de la voie de circulation. Ces accumulations provoquent de nombreuses pertes de contrôle des véhicules.

Localisation : Intersections sur les routes régionales

20. Intersection dangereuse route Harwood / boulevard Harwood, compte tenu :

- a) du débit élevé de la circulation;
- b) de la vitesse rapide des véhicules, laquelle est accentuée, en direction de Montréal, par le passage d'une route à caractère autoroutier à un boulevard, et par la présence de la forte pente du viaduc;
- c) de la présence de nombreux véhicules lourds qui, compte tenu de leur vitesse d'accélération très lente, et de leur longueur, occasionnent des risques d'accidents : pour accéder au boulevard Harwood, ces véhicules bloquent la circulation sur plus d'une voie de large.

21. Mauvaise angle de visibilité aux intersections suivantes :

- a) boulevard de la Cité-des-Jeunes / chemin de la Petite-Rivière, laquelle connaît un taux d'achalandage élevé;

b) route de Lotbinière / rue Meloche, rue Bellerive et rue Saint-Jean-Baptiste.

22. Mauvaise visibilité à l'intersection du chemin Daoust et de la route Harwood, due à la présence d'une végétation dense en bordure de la route.

23. Intersection route Harwood / rang Saint-Antoine : problème de sécurité découlant :

- a) du débit de circulation important;
- b) de la visibilité réduite, compte tenu que l'intersection est située dans une courbe et à proximité d'un viaduc.

24. Intersection route Harwood et chemin de la Petite-Rivière : problème de sécurité découlant :

- a) mauvaise visibilité due à la présence d'une végétation dense en bordure de la route;
- b) compte tenu du nombre élevé de véhicules circulant sur la route Harwood, il devient risqué d'accéder à la route Harwood, par le chemin de la Petite-Rivière ou encore d'accéder au chemin de la Petite-Rivière à partir de la route Harwood, en direction sud. Dans ce dernier cas, la circulation sur la route Harwood est arrêtée à l'improviste.

25. Nombreux véhicules circulant sur la route Harwood (en moyenne par année : 5 120 véhicules par jour et 6 120 véhicules par jour durant l'été)¹ et tournant sur la rue Valois ce qui crée, compte tenu de la courbe à proximité du viaduc pour le chemin de fer et du débit important de circulation, des problèmes de sécurité.

26. Nombreux véhicules empruntant, à contresens, le sens unique de la rue Saint-Charles située au sud du boulevard Harwood.

27. Décalage de certains axes de circulation ou de leur pavage :

-
- a) rue Jeannotte / rue Saint-Michel (axe);
 - b) rue Ouimet, de part et d'autre du boulevard de la Cité-des-Jeunes (pavage);

ce qui crée de l'incertitude et de l'hésitation chez le conducteur et diminue la fluidité et la sécurité des utilisateurs.

1 Ministère des Transports du Québec (MTQ), 1993.

28. La localisation de l'école Saint-Jean-Baptiste, entre la voie ferrée du Canadien National et le boulevard Harwood (à caractère autoroutier), rend difficile l'accès sécuritaire de la clientèle piétonnière et cycliste.

Localisation : Chemin Paul-Gérin-Lajoie

29. La vitesse de circulation des véhicules empruntant le chemin Paul-Gérin-Lajoie rend non sécuritaire cette voie de circulation pour les piétons et les cyclistes.

Localisation : Principales voies de circulation de la ville

30. L'utilisation, par les véhicules lourds, des voies de circulation non appropriées, a un impact sur :
- a) la fluidité de la circulation;
 - b) la sécurité des utilisateurs;
 - c) la qualité de vie des propriétaires riverains;
 - d) la durabilité et la qualité de ces voies de circulation.

L'utilisation de ces voies de circulation par ces véhicules est due, en bonne partie, au contournement du poste de pesée, situé sur l'autoroute 40.

4.9.2.5.1 Objectifs d'aménagement et moyens de mise en œuvre

OBJECTIFS	MOYENS
Localisation : Autoroute 20, près de l'autoroute 540	
- Voir objectif 4 du présent thème.	19. Effectuer les démarches nécessaires auprès du MTQ afin que soit intégré, dans le futur carrefour de l'autoroute 30, l'aménagement d'un écran coupe vent (talus, plantation d'arbres, etc.).
Localisation : Intersections sur les routes régionales	
- Voir objectif 4 du présent thème.	20. Réaménager l'intersection route Harwood/boulevard Harwood, dans le prolongement du boulevard André-Chartrand et installer un feu de circulation. Intégrer cette planification à celle du MTQ prévue pour l'autoroute 20.
	21. Réaménager les intersections ayant un mauvais angle de visibilité.
	22. Couper ou faire couper la végétation nuisant à la visibilité aux intersections problématiques.
	23. Prévoir une signalisation adéquate favorisant la répartition de la circulation sur les différentes voies selon leur direction.
	24. Installer un arrêt ou un feu de circulation.

OBJECTIFS	MOYENS
	- Voir moyen 23 du présent thème.
	- Voir moyen 21 du présent thème.
16. Assurer une planification du réseau routier qui tient compte des axes de visibilité et du prolongement, en axe, des voies de circulation aux intersections.	25. Réaménager les intersections dont l'axe est décalé ou installer, lorsque l'achalandage le justifiera, des feux de circulation aux intersections dont l'axe est décalé.
- Voir objectif 4 du présent thème.	26. Évaluer les différents moyens (arrêt, policier dormant, brigadier, etc.) de rendre sécuritaire l'utilisation de cette voie de circulation, par les piétons et les cyclistes et effectuer la (ou les) intervention(s) le(s) plus adéquate(s).
Localisation : Chemin Paul-Gérin-Lajoie	
- Voir objectif 4 du présent thème.	- Voir moyen 26 du présent thème.
Localisation : Principales voies de circulation de la ville	
<p>- Voir objectif 4 du présent thème.</p> <p>17. Orienter la circulation des véhicules lourds vers les voies de circulation appropriées pour ce type de véhicules.</p>	<p>27. Par l'intermédiaire d'un règlement rédigé à cet effet, prohiber la circulation des véhicules lourds sur les voies de circulation non prévues à cet effet, en y autorisant, toutefois :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) « un véhicule dont la masse nette est égale ou inférieure à 3 000 kg; b) un véhicule outil, soit : un véhicule routier motorisé fabriqué uniquement pour accomplir un travail et construit pour circuler à une vitesse maximale de 70 km/h; c) un véhicule effectuant une cueillette ou une livraison sur le chemin fermé aux véhicules lourds; d) un véhicule en provenance ou à destination de son port d'attache situé sur le chemin fermé aux véhicules lourds; e) un véhicule servant à faire l'entretien, la réparation ou le remorquage d'un autre véhicule situé sur le chemin fermé aux véhicules lourds ou un véhicule se rendant à un lieu de réparation; f) un véhicule effectuant un travail ou donnant un service sur le chemin fermé aux véhicules lourds (ex. : service d'utilité publique, chasse-neige); g) un véhicule hors normes circulant sur le chemin fermé aux véhicules lourds en vertu d'un permis spécial de circulation de classe 6 ou 7 prévu au Règlement sur le permis spécial de circulation; h) un autobus, un minibus et un véhicule récréatif; i) un véhicule d'urgence (ex. : un véhicule pour combattre les incendies, une auto-patrouille, une ambulance); j) un véhicule circulant sur le chemin fermé aux véhicules lourds pour rejoindre un point situé sur un chemin enclavé par cette interdiction;

OBJECTIFS	MOYENS
	<p>k) à la machinerie agricole, aux remorques de ferme et aux véhicules de ferme, tels qu'ils sont définis dans le Règlement sur l'immatriculation des véhicules routiers.</p> <p><i>Il y a lieu de considérer comme une seule et même prohibition toutes les prohibitions sur des chemins contigus et ce, indépendamment si l'entretien est à la charge d'une municipalité, de plusieurs municipalités ou du ministère des Transports. »¹</i></p> <p>Ce règlement nécessite l'approbation du MTQ et des municipalités avoisinantes.</p> <p>Les voies de circulation visées par ce règlement devraient être les suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) avenue Saint-Charles, au sud du boulevard de la Cité-des-Jeunes; b) boulevard de la Cité-des-Jeunes, à l'est de la route Harwood; c) chemin de l'anse²; d) chemin des Chenaux; e) chemin Daoust et montée Manson²; f) montée Cadieux; g) rang Saint-Antoine²; h) route Harwood, au sud de l'autoroute 40 jusqu'au boulevard Harwood; i) rue Valois; j) rue Chicoine²; k) toute autre collectrice et voie locale non mentionnées ci-dessus. <p>Les voies de circulation suivantes n'ont pas à être régies par le règlement municipal puisqu'elles le sont déjà par le MTQ depuis le 1^{er} janvier 1996. Il s'agit :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) de l'avenue Saint-Charles, entre le boulevard de la Cité-des-Jeunes et l'accès à Vaudreuil-sur-le-Lac par la rue des Rigolets. Dans ce cas, il ne s'agit pas d'une prohibition des véhicules lourds mais d'une simple limitation; b) du boulevard de la Cité-des-Jeunes, à l'ouest de l'autoroute 540; c) de la route Harwood, au nord de l'autoroute 40; d) de la route de Lotbinière.

1 Ministère des Transports du Québec (MTQ), Politique de circulation des véhicules lourds sur le réseau routier municipal, 2^e Édition, Septembre 1995.

2 Nécessite accord et coordination avec les municipalités voisines.

OBJECTIFS	MOYENS
	Le règlement municipal donnera lieu, entre autres, à l'installation de panneaux de signalisation appropriés sur les voies de circulation visées.

4.9.2.6 Constats : Configuration inappropriée du réseau routier

Localisation : Intersection boulevard André-Chartrand / boulevard de la Cité-des-Jeunes

31. Le tracé projeté du boulevard André-Chartrand implique, à l'intersection du boulevard de la Cité-des-Jeunes, l'expropriation d'une propriété et d'une partie d'une seconde propriété.

Localisation : Boulevard de la Cité-des-Jeunes, entre le chemin de fer du Canadien Pacifique et le boulevard Félix-Leclerc

32. Le boulevard de la Cité-des-Jeunes (Route 340) constitue la seule route régionale est-ouest desservant le coeur de la MRC de Vaudreuil-Soulanges (soit le territoire situé entre l'autoroute 40 et l'autoroute 20). Le boulevard de la Cité-des-Jeunes relie entre elle les Municipalités de Vaudreuil-Dorion, Saint-Lazare, Saint-Clet, Saint-Polycarpe et Saint-Télesphore.

33. À l'échelle locale, le boulevard de la Cité-des-Jeunes constitue l'une des principales voies de circulation de la ville et son importance (achalandage) est appelée à augmenter avec le développement du territoire situé entre la voie ferrée du Canadien Pacifique, l'autoroute 540 et la rue Valois.

34. Entre l'avenue Saint-Charles et la voie ferrée du Canadien Pacifique, le boulevard de la Cité-des-Jeunes est aménagé en grand boulevard urbain (2 voies de circulation dans chaque direction, avec terre-plein).

35. Entre la voie ferrée du Canadien Pacifique et le boulevard Félix-Leclerc, le boulevard de la Cité-des-Jeunes n'a qu'une seule voie de circulation dans chaque direction, sans terre-plein. De plus, cette section du boulevard longe la rivière Quinchien et est donc soumis, indirectement, aux problèmes d'érosion des rives de celle-ci.

4.9.2.6.2 Objectifs d'aménagement et moyens de mise en œuvre

OBJECTIFS	MOYENS
Localisation : Intersection boulevard André-Chartrand / boulevard de la Cité-des-Jeunes	
18. Assurer la sécurité des usagers du réseau routier tout en minimisant les expropriations	28. Évaluer le meilleur scénario quant à la localisation exacte du boulevard André-Chartrand, à l'intersection avec le

OBJECTIFS	MOYENS
nécessaires à l'aménagement du boulevard André-Chartrand.	boulevard de la Cité-des-Jeunes. Tout en assurant la sécurité des usagers, compte tenu du débit important de circulation anticipé pour ces 2 voies de circulation et de la présence d'une courbe sur le boulevard de la Cité-des-Jeunes, la localisation privilégiée devra minimiser les expropriations nécessaires et faciliter, si possible, le contrôle de l'érosion observée le long de la rivière Quinchien. Selon le scénario retenu, les plans directeurs d'urbanisme de ce secteur devront être révisés.
Localisation : Boulevard de la Cité-des-Jeunes, entre le chemin de fer du Canadien Pacifique et le boulevard Félix-Leclerc	
- Voir objectifs 4 et 8 du présent thème.	29. Prévoir l'élargissement du boulevard de la Cité-des-Jeunes (boulevard à 2 voies de circulation dans chaque direction, avec un terre-plein), entre la voie ferrée du Canadien Pacifique et le boulevard de la Cité-des-Jeunes. Prévoir l'élargissement de l'emprise du boulevard du côté nord de celui-ci, afin : a) d'éloigner le futur boulevard de la rivière Quinchien et donc, des problèmes d'érosion; b) de limiter la sinuosité du futur boulevard.

4.9.2.7 Constats : Chaussées détériorées

Localisation : Chemin des Chenaux / montée Cadieux (de l'avenue Saint-Charles à la route Harwood)

36. La chaussée de ces voies de circulation est fortement détériorée.

4.9.2.7.1 Objectifs d'aménagement et moyens de mise en œuvre

OBJECTIFS	MOYENS
Localisation : Chemin des Chenaux / montée Cadieux (de l'avenue Saint-Charles à la route Harwood)	
19. Améliorer la qualité de la chaussée de ces voies de circulation.	30. Réserver, à court terme, les budgets pour la réfection de ces voies de circulation.

4.9.2.8 Constats : Problèmes d'aménagement à proximité des infrastructures de transport

Localisation : Terrains situés en bordure des autoroutes et les voies de chemin de fer

37. Présence d'infrastructures autoroutières et de nombreuses voies de chemin de fer qui traversent les secteurs urbanisés et à urbaniser. Ces derniers :

- a) sectionnent le territoire urbain et rendent coûteux les liens routiers;
- b) ont un impact visuel négatif;
- c) sont très achalandés (voir les données du tableau 4, ci-après);
- d) sont sources de bruits, ce qui a un effet négatif sur la quiétude des occupants des terrains adjacents;
- e) en cas d'accidents, génèrent des risques de pollution de l'environnement, compte tenu du type de marchandises (produits dangereux) qui y circulent.

38. L'utilisation de la voie ferrée du Canadien Pacifique, en amont de la gare de Vaudreuil-Dorion, comme lieu de stationnement nocturne et de réchauffement des trains (tôt le matin), crée des problèmes de pollution sonore ainsi que de pollution de l'air, compte tenu du recours à des moteurs diesels.

4.9.2.8.1 Objectifs d'aménagement et moyens de mise en œuvre

OBJECTIFS	MOYENS
Localisation : Terrains situés en bordure des autoroutes et les voies de chemin de fer	
<p>20. Prévoir, en bordure des autoroutes et des chemins de fer, les usages qui seront les moins affectés par les inconvénients générés par les réseaux de transport.</p> <p>21. Éviter que les bâtiments soient trop rapprochés des autoroutes et des chemins de fer.</p> <p>22. Prévoir, à des endroits stratégiques seulement, la construction de traverses de chemin de fer.</p>	<p>31. Par l'intermédiaire des règlements d'urbanisme :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) permettre les usages les plus compatibles (par ordre décroissant : industries, commerces, résidences), tout en considérant l'intégration de ces usages avec ceux adjacents; b) exiger des marges de recul importantes entre les habitations et ces réseaux de transports (autoroutes et voies de chemin de fer); c) exiger un plan directeur d'urbanisme qui assurera une rationalisation des traverses de chemin de fer et des autoroutes et leur localisation stratégique; d) entreprendre les démarches nécessaires auprès du MTQ afin de favoriser la relocalisation, le long de l'autoroute 540, de la traverse de chemin de fer projetée dans la vitrine industrielle longeant l'autoroute 540.
<p>24. Éliminer ou, du moins, réduire cette source de pollution.</p>	<p>32. Effectuer les démarches nécessaires auprès du Canadien Pacifique afin d'assurer la relocalisation de cette aire de stationnement ou, si cette alternative n'est pas possible, qu'ils trouvent des alternatives pour réduire la source de pollution.</p>

TABLEAU 4 : Achalandage des chemins de fer et des autoroutes		
Chemin de fer	Nombre moyen de trains de passagers par semaine (1995)¹	Nombre moyen de trains de marchandises par semaine (1995)
Canadien National :		
Montréal / Toronto	112 ²	245 ²
Canadien Pacifique :		
Montréal / Rigaud	57 ²	0 ²
Montréal / Toronto	57 ²	105 ²
Autoroute	Débit journalier moyen annuel (1993)	Débit journalier moyen estival (1993)
20	38 825 ³	42 750 ³
40 (au pont de l'Île-aux-Tourtes)	57 000 ³	64 960 ³
540 (entre l'autoroute 20 et la route Harwood)	26 400 ³	28 540 ³
<p>1) NOTE : La vitesse moyenne des trains de passagers varie entre 100 km/h et 115 km/h.</p> <p>2) SOURCE : Canadien National (via Pierre Pilon, responsable des mesures d'urgences pour la Ville de Vaudreuil-Dorion), Hélène Gallant, Bibliothèque de la STCUM, Paul Couture, contrôleur en chef, Canadien Pacifique.</p> <p>3) SOURCE : Ministère des Transports du Québec (MTQ).</p>		

4.9.3 Thème : Transport en commun

4.9.3.1 Constats

Localisation : Réseaux local et régional

1. Absence de transport en commun permettant à la population de Vaudreuil-Dorion de se déplacer à l'intérieur de la ville et dans les autres municipalités de la région. Un projet de taxi-bus a toutefois été mis sur pied à l'automne 1995.
2. L'étalement de la population sur le territoire et la faible densité du tissu urbain a un impact sur les coûts d'opération d'un transport en commun.
3. Méconnaissance des besoins réels de la population de Vaudreuil-Dorion et des municipalités adjacentes.
4. Critère de localisation défavorable pour des implantations industrielles.

5. Plus de 69,7 % des travailleurs résidant à Vaudreuil-Dorion (6 225) doivent quitter la ville chaque jour pour aller travailler. La grande majorité travaille dans l'ouest de l'Île de Montréal et à Montréal, soit par ordre d'importance : Montréal (10,3 %), Pointe-Claire (9,7 %), Saint-Laurent (7,8 %), Dorval (6,1 %), Sainte-Anne-de-Bellevue (4,3 %), Lachine (2,0 %), Kirkland (1,9 %). De plus, 17,6 % des résidents de Vaudreuil-Dorion travaillent dans une autre municipalité de la MRC, soit principalement à L'Île-Perrot (3,2 %) et Hudson (2,6 %), alors que 30,3 % des résidents de Vaudreuil-Dorion travaillent à l'intérieur de leur municipalité de résidence.¹

Localisation : Réseau suprarégional

6. Présence, sur le territoire, d'un seul service de transport en commun, soit le train.
7. Une seule gare sur le territoire de Vaudreuil-Dorion.
8. Potentiel de stationnement limité, à moyen et long terme, ce qui pourra décourager les utilisateurs.
9. Tarification élevée à Vaudreuil-Dorion décourageant l'utilisation de la gare locale, au bénéfice de celle de Sainte-Anne-de-Bellevue (carte mensuelle de la STCUM pour le train, le métro et l'autobus : 92.00 \$ pour Vaudreuil-Dorion comparativement à 58.50 \$ pour Sainte-Anne-de-Bellevue)².
10. Compte tenu de la répartition projetée des coûts de transports en commun du Grand Montréal, la charge financière anticipée pour Vaudreuil-Dorion et la région est de beaucoup trop élevée par rapport aux services reçus.

4.9.3.2 Objectifs d'aménagement et moyens de mise en œuvre

OBJECTIFS	MOYENS
Localisation : Réseaux local et régional	
<ol style="list-style-type: none"> 1. Adapter les services de transport en commun local, régional et suprarégional en fonction des besoins de la population et à sa capacité de payer. 2. Prendre en considération les besoins d'efficacité du transport en commun dans le processus de planification de nouveaux secteurs. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Évaluer les besoins (services et équipements) réels de la population de Vaudreuil-Dorion. 2. Si les besoins le justifient, mettre sur pied, en collaboration avec les autorités municipales de la population à desservir, un plan de transport régional. 3. Effectuer un suivi du service de transports local et régional, récemment mis sur pied, et intervenir, au besoin, afin d'améliorer ce service ou d'offrir une alternative à la population, si les besoins le justifie.

1 PLANAM, Recueil de données socio-démographiques et économiques incluant les prévisions démographiques, Ville de Vaudreuil-Dorion, novembre 1995.

2 Société de transport de la communauté urbaine de Montréal (STCUM), tarifs en vigueur le 1^{er} février 1996.

OBJECTIFS	MOYENS
	<p>4. Lors de la réalisation d'un plan directeur d'urbanisme, s'assurer que les axes de circulation majeurs et susceptibles d'être desservis par le transport en commun soient adaptés aux besoins d'efficacité d'un tel mode de transport (ex. : éviter les axes routiers trop sinueux et en « <i>labyrinthe</i> »).</p>
Localisation : Réseau suprarégional	
<p>- Voir objectif 1 du présent thème.</p>	<p>- Voir moyens 1 et 2 du présent thème.</p> <p>5. S'impliquer et défendre les intérêts local et régional, lesquels sont directement reliés aux besoins de la population et à sa capacité de payer, dans le cadre des discussions relatives à la répartition des coûts du transport en commun du Grand Montréal.</p> <p>6. Voir le volet Services publics, thème : Institutionnel, moyens 1, 2 et 5.</p>

4.10 Volet Environnement

4.10.1 Constats

1. Les activités humaines (occupations résidentielles, commerciales, industrielles, récréatives, etc.) génèrent plusieurs formes de pollution (rejet des eaux usées, production de déchets, altération du relief, minéralisation des sols, etc.) qui ont un impact sur la qualité du milieu naturel et conséquemment la qualité de vie des citoyens.

2. Présence de milieux naturels sensibles (les cours d'eau et leur rivage, les zones inondables, les aires sujettes à des mouvements de terrain) et contraignant pour l'implantation de constructions et d'ouvrages humains (voir le plan numéro 14 de 17 inséré à l'annexe III).

3. Présence de milieux naturels d'intérêts esthétique et écologique (les îles, les boisés matures, les tourbières, etc.) (voir le numéro 14 de 17 à l'annexe III).

4. Certains secteurs périurbains de la ville de Vaudreuil-Dorion, ainsi que le secteur urbain Castel-du-Lac / Wildwood, sont constitués de boisés d'arbres matures.

5. La présence d'arbres, particulièrement en milieu urbain :
 - a) *« assure une purification de l'air;*
 - b) *régularise les écarts extrêmes de températures;*
 - d) *réduit le bruit ambiant;*
 - e) *assure une protection contre les vents (provenant de la plaine agricole);*
 - f) *permet de mieux contrôler l'érosion des sols;*
 - g) *améliore la qualité de l'eau;*
 - h) *contribue grandement à la beauté d'une ville et à la qualité de vie de ses citoyens;*
 - i) *peut accroître la valeur des propriétés et, conséquemment, les revenus de la Ville;*
 - j) *facilite les économies d'énergies. »¹*

6. L'ex-Ville de Dorion exige ou fait planter, depuis plus de 100 ans, des arbres dans les emprises de rue.
7. L'ex-Ville de Vaudreuil n'a jamais exigé ou effectué de plantation d'arbres dans les emprises de rue.

1 JEAUROND, Michel, Gestion du patrimoine arboricole municipal, Ville de Vaudreuil-Dorion, 29 septembre 1995.

8. Dépendamment de leur localisation, de leur entretien et du choix des essences, les arbres peuvent également constituer une source importante de nuisance.

4.10.2 Objectifs d'aménagement et moyens de mise en œuvre

OBJECTIFS	MOYENS
<p>1. Assurer une gestion intégrée et responsable des matières résiduelles favorisant la réduction de celles-ci, leur réutilisation, leur recyclage et leur transformation sous forme d'énergie.</p>	<p>1. Application rigoureuse du règlement sur l'évacuation et le traitement des eaux usées des résidences isolées dans les secteurs non desservis.</p> <p>2. Mettre sur pied, avant l'an 2005, une politique de gestion des fosses septiques visant, notamment, à assurer la vidange périodique des fosses septiques. Rendre conforme les installations septiques existantes par l'exigence, dans la réglementation d'urbanisme, d'une attestation de conformité des installations, lors d'une demande de permis de construction pour toute rénovation.</p> <p>3. Poursuivre les démarches pour la création d'un site de dépôt de neiges usées.</p> <p>4. Collaborer avec la MRC de Vaudreuil-Soulanges, avec le ministère de l'Environnement (MEQ) ainsi qu'avec l'union des Producteurs agricoles du Québec (UPAQ), afin :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) d'identifier les principales sources de pollution des eaux; b) de définir un programme d'intervention permettant une réduction des sources de pollution et une amélioration, à court terme, de la qualité des cours d'eau et de la nappe phréatique. <p>5. Poursuivre les démarches de partenariat avec la MRC relativement à l'établissement, sur le territoire de la MRC, d'une politique relative au :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) recyclage des déchets domestiques et l'application du programme de cueillette sélective; b) traitement des boues sèches. <p>6. Collaborer avec la MRC de Vaudreuil-Soulanges afin de mettre sur pied une politique de gestion des déchets dangereux.</p> <p>7. Poursuivre, avec la MRC, les démarches pour la création d'un centre de recyclage et d'un site de dépôt de matériaux secs.</p>
<p>2. Assurer la protection des milieux naturels sensibles.</p> <p>3. Assurer la protection des citoyens.</p>	<p>8. Par l'intermédiaire de la réglementation d'urbanisme :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) assurer, à l'intérieur de la bande de protection riveraine de 10 ou 15 mètres : <ul style="list-style-type: none"> - le contrôle rigoureux du déboisement;

OBJECTIFS	MOYENS
	<ul style="list-style-type: none"> - la protection du milieu naturel (protection de la végétation arbustive, contrôle des remblais / déblais, etc.); b) assurer le respect de la convention Canada-Québec applicable aux zones inondables; c) encadrer les interventions à l'intérieur des aires sujettes à des mouvements de terrain et autoriser uniquement la coupe d'assainissement et le déboisement nécessaire pour l'exercice des usages permis; d) assurer la protection des ouvrages de captage d'eau souterraine. <p>9. Par l'intermédiaire d'un programme d'information et de sensibilisation des citoyens, favoriser la protection des milieux riverains, des boisés, des tourbières et la renaturation des berges.</p> <p>10. Sur les terrains riverains de propriété municipale, procéder, au besoin, à des travaux de renaturation des berges.</p>
<p>4. Assurer la préservation et l'amélioration des ressources en eau (nappe phréatique, rivière des Outaouais, rivière Quinchien, rivière Raquette, rivière Viviry et ruisseau Chamberry).</p>	<p>- Voir moyens 1, 2, 3 et 4 du présent volet.</p>
<p>5. Assurer la protection et la mise en valeur des milieux naturels d'intérêts esthétique et écologique.</p> <p>6. Préserver les arbres existants tant en milieu urbain, périurbain qu'agricole.</p>	<p>- Voir moyens 9 et 10 du présent volet.</p> <p>11. Par l'intermédiaire de la réglementation d'urbanisme :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) réserver, à des fins de conservation et de récréation extensive, les îles; b) réserver le couvert forestier existant, à des fins de conservation, de récréation extensive ou à toutes fins permettant de préserver le caractère boisé des lieux. Dans le cas des secteurs périurbains boisés, privilégier, dans les projets de développement, les usages résidentiels de faible densité et, à l'extérieur de ceux-ci, privilégier les usages agricoles extensifs (ex. : ferme équestre), récréatifs extensifs ou de conservation, avec préservation du couvert forestier; c) pour l'ensemble des boisés matures présents sur le territoire municipal, limiter le déboisement à celui nécessaire pour l'exercice des usages permis ainsi qu'à la coupe d'assainissement, sauf pour la zone agricole décrétee, où la coupe de jardinage sera également autorisée. Exiger qu'un ratio minimal d'arbres soit préservé ou replanté lors de tout abattage d'arbres, afin de garantir la préservation du couvert forestier; d) pour l'Île-aux-Tourtes, la coupe d'assainissement

OBJECTIFS	MOYENS
	<p>sera autorisée uniquement à proximité des sentiers et passerelles projetées de façon à ne pas causer préjudice à l'écosystème de l'Île;</p> <p>e) appliquer des mesures sévères de protection des arbres lors de travaux de construction.</p> <p>12. Dans le cadre de plan directeur d'urbanisme, adapter le lotissement, les normes d'implantation des constructions et l'aménagement des sites afin de garantir le respect des caractéristiques naturelles.</p> <p>13. Poursuivre les démarches de partenariat avec les autres paliers gouvernementaux pour assurer la préservation, la reconnaissance et la mise en valeur de l'Île-aux-Tourtes.</p>
	<p>- Voir moyens 11 et 12 du présent volet.</p> <p>14. Mettre sur pied une campagne d'informations visant à sensibiliser les citoyens sur le rôle essentiel des arbres dans l'écologie urbaine et sur l'importance de planter le bon arbre au bon endroit.</p>
<p>6. Encourager la plantation de nouveaux arbres.</p>	<p>- Voir moyens 9, 10 et 14 du présent volet.</p> <p>15. Mettre sur pied, une politique de gestion du patrimoine arboricole municipal visant, notamment, à :</p> <p>a) « améliorer l'aspect esthétique de la ville;</p> <p>b) <i>minimiser l'entretien du patrimoine arboricole municipal;</i></p> <p>c) <i>assurer un entretien efficace et un suivi rigoureux du patrimoine arboricole municipal assurant la longévité des arbres et la sécurité des citoyens</i> ». ¹</p> <p>Afin de s'assurer de la création d'alignement d'arbres, le long des voies de circulation, 2 moyens de mise en oeuvre sont privilégiés, soit :</p> <p>1) Pour les voies de circulation ayant une grande visibilité et un impact important sur l'image de la ville :</p> <p>a) la plantation, par la Ville, d'un alignement d'arbres à l'intérieur des emprises des voies de circulation. Cette alternative permet à la Ville d'avoir un meilleur contrôle sur la localisation, les distances de dégagement et le choix des essences d'arbres mais implique des frais d'entretien et une responsabilité en cas de dommages causés par les arbres. La planification des alignements d'arbres devra être intégrée à celle des travaux de construction des nouvelles rues.</p> <p>Réserver, à même les argents prévus pour la construction des voies de circulation, l'argent nécessaire pour planter les arbres, suite à la construction des bâtiments principaux et du ni-</p>

OBJECTIFS	MOYENS
	<p>vement du terrain.</p> <p>2) Pour les autres voies de circulation :</p> <p>a) la plantation d'un alignement d'arbres, par le propriétaire, sur les terrains privés. Cette alternative est évidemment beaucoup moins coûteuse pour la Ville et permet d'augmenter la distance séparant les arbres des réseaux d'infrastructures publics (aqueduc, égouts, électricité, téléphone). Toutefois, elle ne permet aucun contrôle quant à l'entretien des arbres et, bien peu de contrôle, quant à la localisation, aux distances de dégagement et au choix des essences, spécifiquement à long terme, dans le cas de remplacement d'arbres.</p> <p>Afin d'assurer l'efficacité de ce moyen de mise en oeuvre, exiger des promoteurs, par l'intermédiaire de la réglementation d'urbanisme, que la création d'un alignement d'arbres soit inclut comme une des composantes de la nouvelle rue et s'assurer qu'il soit réalisé suite à la construction de celle-ci et au nivellement du terrain, afin d'assurer l'uniformité de l'alignement. Pour ce faire, exiger, comme condition préalable à l'émission d'un permis de construction, le dépôt d'un montant d'argent en garantie de la plantation d'arbres. Un encadrement réglementaire devra, par ailleurs, être défini afin de fixer un minimum d'arbres à planter en bordure des rues, afin de guider les promoteurs quant à la localisation des arbres, aux normes de dégagement à respecter, au choix des essences ainsi qu'à la qualité et à la dimension des arbres à planter.</p> <p>Nonobstant le moyen de mise en oeuvre privilégié, une attention particulière devra être apportée sur la sélection des essences d'arbres (forme et grosseur à maturité, importance des racines, tolérance au stress urbain, au sel et à la pollution de l'air, diversité des essences) afin de s'assurer qu'on plante le bon arbre au bon endroit. Ce travail de réflexion sera assumé par la Ville.</p> <p>Par ailleurs, considérant les objectifs fixés au volet récréo-touristique quant à l'importance de privilégier l'aménagement des parcs existants, la plantation d'arbres dans les parcs de la ville constituera l'une des priorités de la future politique de gestion du patrimoine arboricole municipal.</p>

OBJECTIFS	MOYENS
	<p>16. Par l'intermédiaire de la réglementation d'urbanisme :</p> <p>a) exiger, pour chaque propriété résidentielle, commerciale, industrielle ou institutionnelle, en tenant compte de la largeur des terrains :</p> <ul style="list-style-type: none"> - un pourcentage minimal d'espaces verts; - un nombre minimal d'arbres et ceci, en proportion de la superficie non construite de la propriété ou du frontage du terrain; - des normes d'aménagement paysager permettant, notamment, de dissimuler ou fractionner les aires de stationnement. <p>17. Poursuivre le programme annuel de plantation d'arbres dans les espaces publics, le programme « <i>Forêt urbaine</i> », et assurer un suivi de la plantation des arbres. Promouvoir dans ce programme, l'importance de planter « <i>le bon arbre au bon endroit</i> ».</p>
<p>8. Assurer la création d'alignement d'arbres le long des rues et reconnaître les arbres comme une composante essentielle des rues, au même titre que les bordures, l'éclairage ou les trottoirs.</p>	<p>- Voir moyen 15 du présent volet.</p>
<p>9. Assurer une gestion de la foresterie urbaine permettant de minimiser les nuisances et l'entretien des arbres.</p>	<p>- Voir moyen 14 du présent volet.</p>

Amend. 1270-13 (2004-11-16)

4.11 Secteurs soumis à l'application d'un règlement sur les PIIA ou à un PPU

À titre de rappel relativement à certains moyens définis aux volets du présent chapitre, le plan numéro 15 de 17, inséré à l'annexe III, présente, pour le territoire municipal, les secteurs qui devront être soumis à l'application d'un règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA).

Les 1 830 152, 1 830 154, 1 830 155, 1 830 191, 1 830 201, 1 830 209, 1 830 210, 1 830 252, 1 830 253 et une partie du lot 1 834 614, localisés dans le secteur Fief Choisy, plus précisément à l'Est de l'autoroute 40, correspondent à une aire d'aménagement devant faire l'objet d'un programme particulier d'urbanisme (PPU). La délimitation de ces lots est indiquée sur le plan 17 de 17 intitulée « *Grandes affectations du sol secteur agricole* ».

1270-14 (2005-01-18) PPU

Le contenu du programme particulier visant ces lots est le suivant: tout développement réalisé sur ces lots doit être conforme aux grandes orientations d'aménagement présentés ci-après.

Grandes orientations d'aménagement

Les grandes orientations d'aménagement qui ont guidé la réalisation du présent PPU sont les suivantes :

- a) tel qu'il est mentionné au Plan d'urbanisme en vigueur, « *réduire les frais inhérents à la gestion du territoire du Fief Choisy* »¹;
- b) assurer la sécurité des citoyens le long de la montée Harwood;
- c) assurer la qualité de l'environnement ainsi que la qualité de vie des citoyens le long de la montée Harwood;
- d) assurer une desserte fonctionnelle et sécuritaire du réseau routier à l'intérieur du développement résidentiel;
- e) créer un développement résidentiel distinctif des autres secteurs de développement de la municipalité;
- f) assurer la sécurité des citoyens du secteur;
- g) améliorer la qualité de vie des citoyens et la qualité de l'environnement le long de l'autoroute 40;

1 Ville de Vaudreuil-Dorion, Règlement du plan d'urbanisme numéro 1270, entrée en vigueur le 28 juin 2002, page 28.

- h) préserver les arbres existants sur le site;
- i) préserver les milieux sensibles (la rivière Viviry et ses affluents ainsi que la zone humide) et maximiser leur mise en valeur;
- j) respecter la capacité de drainage naturel du sol ainsi que la capacité du sol à absorber les matières biodégradables;
- k) assurer la capacité de desserte du secteur en eau, pour des fins de consommation d'eau potable;
- l) éviter tout enclavement des terrains adjacents à ceux visés par le PPU;
- m) faciliter les déplacements piétonniers et / ou cyclistes entre les différents secteurs du développement;
- n) réserver, à des fins d'habitation de grande valeur, ces terrains possédant les attraits naturels importants (présence de cours d'eau et de boisés matures);
- o) favoriser l'ensoleillement des habitations, notamment en cour arrière et en cour avant;
- p) favoriser la relocalisation, dans le secteur, des équipements et services nécessaires pour assurer la sécurité-incendie.

Moyens de mise en oeuvre des grandes orientations

Les moyens identifiés ci-après, sous chacune des orientations, sont traduits, à titre de lignes directrices, sur le plan numéro 1 de 1 intitulé « *Règlement numéro 1270-14 modifiant le Règlement du plan d'urbanisme numéro 1270 dans le secteur du Fief Choisy, plus précisément à l'est de l'autoroute 40* » réalisé par DANIEL ARBOUR & ASSOCIÉS, senc, portant le numéro de dossier H64051 et daté du 21 octobre 2004.

Ce plan indique:

- a) le tracé projeté et le type des voies de circulation;
- b) le tracé projeté du lotissement;
- c) la localisation des espaces verts et des sentiers piétonniers et / ou cyclistes.

Le développement résidentiel planifié sur ce plan prévoit la construction d'environ 160 résidences unifamiliales sur des terrains d'une superficie minimale de 4 350 mètres carrés.

Ce plan est inséré en annexe A du présent règlement pour en faire partie intégrante.

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 mentionnées ci-dessus.

Afin de **réduire les frais inhérents à la gestion de ce territoire**, le secteur de développement ne sera pas desservi par les services d'aqueduc et d'égouts municipaux. Les terrains seront desservis par des services privés et individuels d'approvisionnement en eau et par des installations septiques conformes à la loi.

Afin d'assurer, le long de la montée Harwood, la sécurité des citoyens, la qualité de l'environnement ainsi que la qualité de vie des citoyens, le PPU prévoit :

- a) l'aménagement de trois (3) intersections sur la montée Harwood. L'intersection la plus au Nord correspond à une intersection en « T ». Les deux (2) autres intersections sont des intersections en croix qui constituent le prolongement de la rue Radisson et d'une rue déjà projetée par la Ville du côté Ouest de la montée Harwood;
- b) le respect d'une distance minimale de 190 mètres entre chaque intersection. En ce qui concerne la distance entre les deux intersections localisées les plus au sud, elle est en bonne partie influencée par la topographie accentuée des terrains localisés à l'est de la montée Harwood, à proximité de l'autoroute 40, ce qui a impliqué une localisation plus au Nord que souhaité de l'intersection localisée la plus près de l'autoroute;
- c) l'aménagement, à l'intérieur du développement résidentiel, d'une collectrice (rue du Boisé) qui origine et qui débouche sur la montée Harwood, dans le prolongement de la rue Radisson et dans le prolongement d'une rue projetée par la Ville, toutes deux localisées à l'ouest de la montée Harwood. Ces prolongements donnent lieu aux deux intersections en croix mentionnées précédemment. Notons que cette collectrice donnera également accès, de façon moins directe (par le prolongement projeté des rues de Gaule et Val-des-Pins), à la route Harwood. Ceci permettra de répartir une partie de la circulation vers le Nord;
- d) aucun terrain additionnel ayant front sur la montée Harwood.

Afin d'assurer une desserte fonctionnelle et sécuritaire du réseau routier à l'intérieur du développement résidentiel, tout en respectant la présence des cours d'eau et des boisés matures, et afin de créer un développement résidentiel distinctif des autres secteurs de développement résidentiel de la municipalité, le PPU prévoit :

- a) l'aménagement d'une collectrice qui permet de drainer la circulation du développement vers la montée Harwood, où deux intersections en croix ont été prévues et également, de façon indirecte, par des voies locales, par la route Harwood;
- b) la présence de courbes dans la collectrice, lesquelles visent à minimiser la vitesse de la circulation et à changer l'angle de vue de l'automobiliste, ce qui lui permet d'apprécier davantage son environnement;
- c) la traverse, à angle droit, des cours d'eau par les voies de circulation;

- d) le lotissement favorisant, autant que possible, la localisation des cours d'eau dans les cours latérales;
- e) la collectrice est localisée, autant que possible, dans un corridor où les arbres matures sont moins nombreux;
- f) l'aménagement des voies de circulation locales, qui se greffent à la collectrice, permet la création de secteurs de développement isolés de l'achalandage de la collectrice;
- g) l'intégration, sur rue, d'un éclairage d'ambiance privé ou public;
- h) un lotissement favorisant l'implantation des constructions qui évite, autant que possible, le recours à la modification de la topographie naturelle du site;
- i) la réserve d'un espace potentiel pour la localisation d'un parc municipal dont la superficie sera définie en fonction des besoins du secteur. La superficie qui sera réservée à des fins de parc municipal fera partie du 10 % des espaces de parcs et espaces verts à céder à la Ville. La proportion résiduelle du 10 % pourra être versée en argent à la Ville.

Afin d'**assurer la sécurité des citoyens du secteur**, une étude d'évaluation environnementale devra être fournie, préalablement à l'approbation de chaque phase de développement. Cette étude devra statuer sur la contamination ou non des terrains et des eaux souterraines.

Afin d'**améliorer la qualité de vie des citoyens et la qualité de l'environnement le long de l'autoroute 40**, sur les terrains longeant ladite autoroute, les usages résidentiels, institutionnels et récréatifs sont autorisés en autant que des mesures d'atténuation soient mises en place de façon à assurer un climat sonore acceptant (55 dBA et moins).

Afin de **préserver les arbres existants sur le site et de favoriser l'ensoleillement des habitations**, le PPU :

- a) prohibe l'abattage d'arbre, sauf à des fins :
 - de coupe sanitaire¹ et de jardinage²;
 - d'aménagement des voies de circulation et des sentiers piétons et/ou cyclistes;

1 La coupe sanitaire correspond à « *la récolte d'arbres morts, endommagés ou vulnérables pour éviter la propagation des parasites et afin d'assainir la forêt* ».

2 La coupe de jardinage correspond à une « *coupe annuelle ou périodique d'arbres choisis individuellement 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* », SAR, page 227.

- de construction des habitations et de leurs bâtiments, constructions et usages accessoires (ex. : garage privé, cabanon, piscine, patio, installations sanitaires);
 - d'installation des usages d'utilités publiques (ex. : réseaux d'électricité, de téléphone et de câblodistribution);
- b) prohibe tous travaux de déblai et de remblai, sauf aux fins d'aménagement des voies de circulation et des sentiers piétons ou cyclistes, de construction des habitations et de leurs bâtiments, de constructions et usages accessoires (ex. : garage privé, cabanon, piscine, patio, installations sanitaires), d'installation des usages d'utilités publiques (ex. : réseaux d'électricité, de téléphone et de câblodistribution);
- c) exige des superficies minimales de terrain de 4 350 mètres carrés.

Afin de **préserver les milieux sensibles** (la rivière Viviry et ses affluents ainsi que la zone humide) et de maximiser leur mise en valeur, le PPU prévoit :

- a) l'aménagement d'un réseau routier qui respecte la localisation et la configuration du cours d'eau, ceci en évitant de le border. Pour ce faire, le cours d'eau est localisé dans les cours latérales ou arrière. Au besoin, le réseau routier traverse le cours d'eau par l'aménagement de pont. Dans ce cas, il le fait à angle droit (90°);
- b) le lotissement permet que l'implantation des bâtiments respecte la bande riveraine de 10 ou 15 mètres prescrite en bordure des cours d'eau;
- c) autant que possible, aucune rue ne traverse la zone humide et le lotissement prévoit la préservation de cette zone humide.

Afin de **respecter la capacité de drainage naturel de sol ainsi que la capacité du sol à absorber les matières biodégradables**, le PPU prévoit :

- a) des terrains d'une superficie minimale de 4 350 mètres carrés;
- b) prohiber l'abattage d'arbres sauf aux fins mentionnés ci-dessus;
- c) l'obligation de produire, conditionnellement à l'émission du premier permis de lotissement, pour chaque terrain à développer, une étude sur la capacité de drainage et d'absorption des sols et une étude sur la faisabilité des installations septiques⁴;

Afin d'**assurer la capacité de desserte du secteur en eau**, pour des fins de consommation d'eau potable, le PPU prévoit l'obligation de fournir, préalablement à l'approbation de chaque phase de développement, une étude démontrant la faisabilité de desserte en eau potable du secteur par des puits privés individuels.

4 Bien qu'une étude réalisée par le Laboratoire ABS, intitulée « *BPM Construction inc.* » *Étude de reconnaissance des sols: installations septiques - lot 1 830 210, montée Harwood Vaudreuil-Dorion (QC) EG-314-04* », ait été déposée préliminairement au programme particulier d'urbanisme, elle ne constitue qu'une reconnaissance et à cet effet, tel que recommandée par ladite étude, une étude complète pour chaque implantation des futurs champs d'épuration doit être effectuée.

Afin **d'éviter tout enclavement de terrains** adjacents à ceux visés par le PPU, celui-ci prévoit :

- a) le remembrement de terrains existants et qui sont enclavés. Ce remembrement sera rendu possible en utilisant des parties de terrains localisés à l'intérieur du secteur visé par le PPU;
- b) le prolongement de voies de circulation et de voies piétonnes et/ou cyclistes vers les lots adjacents au secteur de PPU.

Les voies de circulation projetées vers les lots adjacents au secteur PPU (localisées sur le territoire de la Ville de Saint-Lazare) ne pourront être aménagées tant et aussi longtemps que ces lots feront partie de la zone agricole permanente. Entre temps, ces espaces pourront servir, en partie (sur une largeur d'environ 5 mètres), de sentiers piétons et/ou cyclistes.

Dans l'éventualité où ces lots ne sont pas exclus de la zone agricole permanente, les espaces prévus pour ces voies de circulation pourront, en parti, être réservés à des fins de sentiers piétons et/ou cyclistes ou être rattachés aux propriétés adjacentes.

Afin de **faciliter les déplacements piétonniers et/ou cyclistes** entre les différents secteurs du développement, le PPU prévoit l'aménagement d'un réseau de sentiers polyvalents qui permet de :

- a) relier entre eux les différents secteurs du développement;
- b) sectionner les îlots résidentiels de façon à ce qu'ils n'excèdent pas 550 mètres de long.

Afin de **réserver, à des fins d'habitation de grande valeur**, les terrains de ce secteur possédant des attraits naturels importants, le PPU prévoit exiger, par l'intermédiaire des règlements d'urbanisme, des normes de construction. Ces normes sont précisées au point 4 du présent PPU.

Afin de **favoriser la relocalisation, dans le secteur, des équipements et services permettant d'assurer la sécurité-incendie**, autoriser, dans les deux (2) aires d'affectation visées, l'installation de ces équipements et services nécessaires.

Normes de construction

Afin d'assurer le respect des orientations d'aménagement décrites précédemment, la réglementation d'urbanisme devra prévoir l'intégration des normes de construction suivantes :

- a) les habitations doivent comprendre un minimum de deux (2) étages;
- b) la façade principale du bâtiment principal ainsi que le premier étage de tous les autres murs doivent être composés de maçonnerie, de bois peint ou teint ou de

matériaux tentant d'imiter le bois, de pierre, de marbre, de verre, d'ardoise ou d'acrylique, à l'exception des éléments architecturaux (porte-à-faux et fenêtre en baie) qui eux peuvent être recouverts de stuc ou d'agrégat. Sur les autres parties de murs (latéraux et arrière), le clin de vinyle et d'aluminium sont également autorisés;

- c) la superficie de plancher minimale exigée sera de 125 mètres carrés;
- d) la construction d'un garage (attenant ou attaché) est obligatoire.

CHAPITRE V : PÉRIMÈTRE D'URBANISATION

5.0 PÉRIMÈTRE D'URBANISATION

Le périmètre d'urbanisation est une entité spatiale qui vient délimiter le milieu urbain, c'est-à-dire le milieu où l'on veut concentrer les utilisations à caractère proprement urbain (résidentielle, commerciale, industrielle, service public) et où l'on veut privilégier l'installation des réseaux d'aqueduc et d'égouts. Intimement relié aux notions de concentration, de croissance et de pluralisme des fonctions, le périmètre d'urbanisation permet, notamment, d'assurer un meilleur contrôle de la croissance urbaine et de la gestion des services municipaux.

Avant d'aller plus loin, il est important de distinguer la notion de « *périmètre d'urbanisation* » de celle de « *zone blanche* ». La zone blanche est la résultante de la soustraction, au territoire municipal, de la zone agricole décrétée par le gouvernement. Pour sa part, le périmètre d'urbanisation, qui vient délimiter une partie seulement du territoire de la zone blanche, tient compte du potentiel de croissance de la ville et de l'espace disponible pour accueillir le développement. Ainsi, à l'intérieur des limites du périmètre d'urbanisation (donc d'une partie seulement de la zone blanche), la densité d'occupation du sol est plus importante et la desserte par les réseaux et les différents services municipaux (réseau d'aqueduc, réseaux d'égouts pluvial et sanitaire, lumières de rue, cueillette des déchets, etc.) s'avère plus intensive. À l'extérieur du périmètre d'urbanisation, les usages sont beaucoup moins diversifiés, les constructions se font sur de plus grands terrains et la desserte par les services municipaux est minimisée.

Le périmètre d'urbanisation correspond aux trois (3) territoires suivants :

- le noyau urbain;
- un secteur adjacent au golf Summerlea;
- des secteurs périurbains.

Tel qu'il est illustré sur les plans des grandes affectations du sol (*plans numéros 16 et 17 de 17, insérés à l'annexe III*), la limite nord et la limite sud du périmètre d'urbanisation du noyau urbain de Vaudreuil-Dorion correspondent à des limites administratives, soit la limite de la zone agricole décrétée par le gouvernement ainsi que la limite du territoire municipal avec la municipalité de Vaudreuil-sur-le-Lac. Les limites est et ouest du périmètre d'urbanisation du noyau urbain correspondent, pour leur part, en bonne partie à des frontières physiques importantes, soit les plans d'eau du lac des Deux-Montagnes et de la rivière des Outaouais et l'autoroute 540. Les deux (2) autres périmètres d'urbanisation suivants :

- a) le périmètre d'urbanisation correspondant au secteur d'habitation de moyenne densité localisé à l'extrémité sud-est du territoire municipal, face au golf Summerlea. Ce périmètre d'urbanisation constitue, en fait, le prolongement du périmètre

d'urbanisation de la municipalité de Pointe-des-Cascades d'où proviennent les infrastructures municipales desservant le secteur;

- b) le périmètre d'urbanisation regroupant les secteurs périurbains Como / des Érables et Hudson Acres / Tree Farms (incluant les terrains adjacents). Bien que situé à l'intérieur du périmètre d'urbanisation, ce territoire constitue un territoire à expansion limitée où la Ville de Vaudreuil-Dorion entend :
- privilégier le développement résidentiel de très faible densité;
 - ne pas favoriser l'installation de services municipaux d'égouts;
 - limiter les usages commerciaux et industriels et donc, conséquemment, le pluralisme des fonctions.

CHAPITRE VI : GRANDES AFFECTATIONS DU SOL ET DENSITÉS DE SON OCCUPATION

6.0 GRANDES AFFECTATIONS DU SOL ET DENSITÉS DE SON OCCUPATION

Les grandes affectations du sol traduisent, sur le territoire, les grandes orientations et les objectifs d'aménagement retenus par la Ville. Les grandes affectations expriment, en fait, les vocations dominantes attribuées aux différentes portions du territoire municipal. Elles viennent également définir la densité d'occupation du sol autorisée.

Considérant le vaste étendu du territoire de Vaudreuil-Dorion ainsi que sa très grande diversité, treize (13) affectations du sol différentes ont été retenues pour l'ensemble de la Ville :

- habitation extensive;
- habitation de faible densité;
- habitations de moyenne et forte densité;
- commerce urbain;
- commerce artériel;
- commerce touristique;
- industrie de prestige;
- industrie mixte;
- industrie périurbaine;
- institutionnelle;
- agricole;
- récréative;
- de conservation.

Afin de faciliter la consultation et la compréhension des grandes affectations du sol, la description de chacune de celles-ci est subdivisée de la façon suivante :

- a) le titre : le titre d'une affectation du sol reflète la vocation dominante souhaitée pour cette affectation;
- b) l'identification des principales orientations d'aménagement et des principaux objectifs d'aménagement auxquels l'affectation du sol permet de répondre. Cette description permet de présenter au lecteur, de façon succincte, les principaux éléments ayant guidés la définition de l'affectation et le choix des aires d'affectation retenues sur le territoire;
- c) l'identification des principales aires d'affectation du sol. L'ensemble du territoire municipal est divisé en aires d'affectation. Une courte description permet au lecteur d'identifier les principales aires d'affectation retenues pour chacune des quatorze (14) grandes affectations du sol retenues.

Ces aires d'affectation sont illustrées sur les plans des grandes affectations du sol numéros 16 de 17 et 17 de 17 joints à l'annexe III. Chacune des grandes affectations du sol correspond à une couleur distincte sur les plans. De plus, afin d'éviter toute confusion dans la reconnaissance des couleurs apparaissant sur les plans (principalement dans le cas où le plan serait reproduit en noir et blanc), une appellation distincte a également été donnée à chacune des grandes affectations du sol.

TABLEAU 5 : Appellation des grandes affectations du sol	
Grande affectation du sol	Appellation
- habitation extensive	H-E
- habitation de faible densité	H-F
- habitations de moyenne et forte densité	H-MF
- commerce urbain	C-U
- commerce artériel	C-A
- commerce touristique	C-T
- industrie de prestige	I-P
- industrie mixte	I-M
- industrie périurbaine	I-PU
- institutionnelle	INS
- agricole	A
- récréative	R
- de conservation	CS

Les limites des aires d'affectation apparaissant sur les plans des grandes affectations du sol coïncident normalement 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 lignes de lotissement ou leur prolongement;
- les limites de la ville.

Lorsque les limites des aires d'affectation ne coïncident pas avec les lignes mentionnées ci-dessus, la localisation des limites d'aires d'affectation doit être mesurée à l'échelle sur lesdits plans, à partir d'un repère apparaissant au fond de plan.

Toutes les aires d'affectation ayant pour limites des rues projetées, telles qu'elles sont illustrées aux plans des grandes affectations du sol, ont toujours pour limites, s'il y a des modifications au tracé de celles-ci, les rues projetées, indépendamment de leur localisation d'origine.

- d) l'identification des usages autorisés dans l'affectation. Une liste des usages autorisés permet de bien cerner la vocation souhaitée pour chacune des grandes affectations du sol. Afin de regrouper, sous chacune des affectations, plusieurs territoires, la liste des usages autorisés est volontairement plus permissive qu'elle ne le sera au règlement de zonage pour certaines aires d'une même affectation. Ce dernier viendra définir, de façon beaucoup plus précise, les usages autorisés pour chaque aire d'une affectation;
- e) l'identification, s'il y a lieu, de dispositions particulières applicables;
- f) l'identification de la densité d'occupation du sol maximale. « *La densité d'occupation du sol est une mesure quantitative de l'intensité de l'occupation du sol, exprimée sous forme d'un rapport entre des éléments occupant un espace et une unité de territoire.* »¹ Dans le cadre du présent règlement, deux (2) types d'indice de densité ont été retenus, soit le nombre de logements à l'hectare pour les usages résidentiels et le coefficient d'emprise au sol (CES) pour les autres usages. Le CES correspond au rapport entre la superficie occupée par le bâtiment principal et la superficie du terrain sur lequel il est érigé. Pour faciliter son application, le CES est exprimé en pourcentage dans le cadre du présent règlement. De plus, il est à souligner que pour les deux (2) types d'indice de densité, la densité est exprimée en densité nette, c'est-à-dire qu'elle exclut la superficie des emprises de rues et celles des parcs. Afin de regrouper sous chacune des affectations plusieurs territoires, la densité maximale d'occupation du sol est globalement plus élevée qu'elle ne le sera pour certaines aires d'une même affectation. Le règlement de zonage viendra définir, de façon beaucoup plus précise, les densités maximales autorisées pour chaque aire d'affectation.

1 Ministère des Affaires municipales (MAM), Aménagement et urbanisme, plan d'urbanisme, Québec, 1987, page 4.

6.1 Habitation extensive (h-e)

Cette affectation permet de répondre principalement aux orientations et aux objectifs d'aménagement suivants :

- a) assurer la protection et la mise en valeur des milieux naturels d'intérêts esthétique et écologique (boisés matures, milieux riverains, etc.). Dans le cas des secteurs périurbains boisés, privilégier, dans les projets de développement, les usages résidentiels de faible densité;
- b) minimiser le nombre de fosses septiques dans les secteurs périurbains;
- c) réserver, à des fins d'habitation de grande valeur, les terrains possédant des attraits naturels importants;
- d) favoriser le développement à l'intérieur des périmètres d'urbanisation.

Cette affectation regroupe tous les secteurs résidentiels périurbains (Domaine en Haut, Como/des Érables, Hudson acres / Tree Farms, Fief Choisy, le secteur de Lotbinière) ainsi que la petite concentration résidentielle présente à l'intersection de la route Harwood (Route 342) et de la rue Lauzon. Une bonne partie de cette aire d'affectation correspond à des secteurs d'habitation de grande valeur. À l'exception du Domaine en Haut, ces secteurs ne disposent d'aucun service municipal ou uniquement de l'aqueduc municipal.

Dans cette affectation, les usages autorisés sont les suivants :

- a) les habitations unifamiliales isolées;
- b) lorsque spécifié à la réglementation d'urbanisme, l'implantation de commerces de première nécessité pour le voisinage et compatible avec l'habitation. Les concentrations commerciales doivent être évitées;
- c) l'implantation ponctuelle de services publics de première nécessité pour le voisinage et compatible avec l'habitation;
- d) les activités agricoles temporaires, c'est-à-dire sans construction.

Dans certains secteurs, lorsque spécifié à la réglementation d'urbanisme, les fermettes (petites écuries pour chevaux utilisées à des fins non commerciales et limitées quant au nombre de chevaux) sont également autorisés en complément à l'usage résidentiel.

La densité maximale est de 4,7 logements à l'hectare pour l'habitation et, pour les autres usages, le CES est fixé à un maximum de trente pour cent (30 %).

1270-20 (2006-09-14)

Toutefois, à l'intérieur de l'aire d'affectation du secteur connu sous le nom Como / des Érables, la densité maximale est de 5.6 logements à l'hectare.

Toutefois, à l'intérieur de l'aire d'affectation du secteur de Lotbinière et d'une partie de l'aire d'affectation située au sud de la route Harwood (Route 342) et à l'est de la montée Harwood¹, la densité maximale est limitée à 2,3 logements à l'hectare pour l'habitation, et seuls les usages suivants sont autorisés :

- a) les habitations unifamiliales isolées;
- b) les activités récréatives extensives (sentier pédestre, parc, centre de pêche, etc.);
- c) les activités agricoles temporaires (sans construction);
- d) ainsi que, pour l'aire située au sud de la route Harwood et à l'est de la montée Harwood, les fermettes, en complément à l'usage résidentiel.

1270-13 (2004-11-16)

L'aire d'affectation « *Habitation extensive (H-E)* » qui correspond exclusivement aux lots 1 830 152, 1 830 154, 1 830 155, 1 830 191, 1 830 201, 1 830 209, 1 830 210, 1 830 252, 1 830 253 et une partie du lot 1 834 614, localisés dans le secteur Fief Choisy, plus précisément à l'Est de l'autoroute 40, correspond à une aire d'aménagement devant faire l'objet d'un programme particulier d'urbanisme (PPU).

1 Territoire correspondant à l'aire d'affectation « *de villégiature* » du Schéma d'aménagement de la MRC de Vaudreuil-Soulanges, en vigueur au 4 mars 1997.

6.2 Habitation de faible densité (h-f)

Cette affectation permet de répondre principalement aux objectifs d'aménagement suivants :

- a) consolider le tissu urbain existant (terrains vacants déjà desservis et ceux enclavés à l'intérieur de secteurs desservis);
- b) favoriser le développement à l'intérieur du périmètre d'urbanisation;
- c) assurer une plus grande homogénéité des secteurs résidentiels;
- d) réserver, à des fins d'habitation de grande valeur, les terrains possédant des attraits naturels importants (terrains riverains, terrains boisés);
- e) favoriser le développement de nouveaux secteurs d'habitation de grande valeur, aux endroits bénéficiant d'un environnement et d'accès de qualité (entrée de prestige).

Concentrée principalement à l'intérieur des limites du périmètre d'urbanisation du noyau urbain, cette affectation regroupe principalement des habitations desservies par les services municipaux d'aqueduc et d'égout sanitaire. Certaines parties de cette aire d'affectation correspondent à des secteurs d'habitation de grande valeur.

Dans cette affectation, les usages suivants sont autorisés :

- a) les habitations unifamiliales isolées et jumelées;
- b) lorsque spécifié à la réglementation d'urbanisme, les commerces ne générant pas de nuisance et compatibles avec l'habitation;
- c) là où la concentration de la population le justifie, les services publics de types : établissement d'enseignement, de culte, de loisir et culturel. Ces usages doivent s'harmoniser avec la vocation principale de l'affectation.

La densité maximale est de trente-cinq (35) logements à l'hectare pour l'habitation et, pour les autres usages, le CES maximum est de quarante-cinq pour cent (45 %).

6.3 Habitations de moyenne et forte densités (h-mf)

Cette affectation permet de répondre principalement aux objectifs d'aménagement suivants :

- a) consolider le tissu urbain existant (terrains vacants déjà desservis et ceux enclavés à l'intérieur de secteurs desservis);
- b) favoriser le développement à l'intérieur du périmètre d'urbanisation;
- c) répondre aux besoins croissants de la population en terme d'habitations de moyenne et forte densités;
- d) localiser, de façon stratégique, les habitations de moyenne et forte densités;
- e) permettre la construction d'habitations de moyenne et forte densité uniquement à l'intérieur de secteurs réservés à cette fin;
- f) assurer une plus grande homogénéité des secteurs résidentiels.

Tout comme l'affectation « *habitation de faible densité* », l'affectation « *habitations de moyenne et forte densités* » est concentrée à l'intérieur du périmètre d'urbanisation du noyau urbain et les habitations que l'on y retrouve doivent nécessairement être desservies par les réseaux municipaux d'aqueduc et d'égout sanitaire.

Dans cette affectation, les usages autorisés sont les suivants :

- a) les habitations unifamiliales contiguës de six (6) unités ou moins;
- b) les habitations bi-trifamiliales isolées, jumelées et contiguës;
- c) les habitations multifamiliales isolées, jumelées et contiguës, incluant les résidences pour personnes âgées;
- d) lorsque spécifié à la réglementation d'urbanisme, les commerces ne générant pas de nuisance et compatibles avec l'habitation;
- e) là où la concentration de la population le justifie, les services publics de types : établissement d'enseignement, de culte, de loisir et culturel. Ces usages doivent s'harmoniser avec la vocation principale de l'affectation.

Exceptionnellement, lorsque spécifié à la réglementation d'urbanisme, les habitations de faible densité sont également autorisées dans certains secteurs. Dans la mesure du possible, une homogénéité des typologies d'habitation devra alors être respectée.

La densité maximale est fixée à trois cents (300) logements à l'hectare pour l'habitation et, pour les autres usages, le CES maximum est de cinquante pour cent (50 %). Les typologies d'habitats autorisées sont précisés, par zone, au règlement de zonage et assurent une homogénéité des zones.

6.4 Commerce urbain (c-u)

Cette orientation permet de répondre principalement aux orientations et aux objectifs d'aménagement suivants :

- a) renforcer le rôle de pôle régional de Vaudreuil-Dorion;
- b) renforcer les pôles commerciaux existants;
- c) reconnaître l'importance historique de l'avenue Saint-Charles et son effet structurant sur le développement de la ville;
- d) consolider l'activité commerciale et l'animation de l'avenue Saint-Charles;
- e) réserver, à des fins commerciales, les terrains à fort potentiel commercial;
- f) lorsque les besoins le justifient, prévoir, de façon limitée et à des endroits stratégiques, la création de petits pôles de services et de biens de consommation courante.

Localisée à l'intérieur du périmètre d'urbanisation du noyau urbain, l'affectation « *commerce urbain* » correspond aux noyaux historiques de développement commercial des ex-villes de Dorion et de Vaudreuil, soit : l'avenue Saint-Charles, l'extrémité est du boulevard Harwood, l'extrémité nord de la route de Lotbinière, l'entrée au secteur Bel-Air (intersection des rues Chicoine et Brown) ainsi que le secteur situé à l'ouest de l'intersection de l'autoroute 40 et du chemin des Chenaux. Cette affectation se caractérise par la diversité et la mixité des activités que l'on y retrouve, par l'échelle et l'atmosphère du cadre bâti qui sont adaptées aux piétons ainsi que, dans certains secteurs, par une densité relativement élevée (rapport bâti / terrain). Les activités commerciales de cette affectation ont une desserte tant municipale que régionale ainsi qu'un potentiel touristique important. Toutefois, pour certaines aires, cette affectation a une desserte beaucoup plus limitée et agit à titre de petit pôle de service d'appoint et de dépannage offrant des biens de consommation courante aux résidents des secteurs limitrophes (ex. : entrée au secteur Village-sur-le-Lac).

Dans cette affectation, les usages autorisés sont les suivants :

- a) les habitations de faible, moyenne et forte densités;
- b) les commerces de vente au détail et de services. Dans certains secteurs, lorsque spécifié à la réglementation d'urbanisme, les commerces de détail de véhicules automobiles, pièces et accessoires, sont autorisés;
- c) les bureaux;
- d) les services d'enseignement;
- e) les services de santé;
- f) les services de divertissements et de loisirs;
- g) les services d'hébergement;

- h) les services de restauration;
- i) les services publics;
- j) les industries légères compatibles avec l'habitation et restreintes en superficie sont exceptionnellement autorisées dans certains secteurs, lorsque spécifié à la réglementation d'urbanisme.

Pour tous les usages, la superficie maximale des établissements est limitée et les établissements de grande surface sont, dans la mesure du possible, prohibés.

La densité maximale est fixée à trois cent vingt-cinq (325) logements à l'hectare pour l'habitation et, pour les autres usages, le CES maximum est de quatre-vingt pour cent (80 %).

6.5 Commerce artériel (c-a)

Cette affectation permet de répondre principalement aux orientations et aux objectifs d'aménagement suivants :

- a) renforcer le rôle de pôle régional de Vaudreuil-Dorion;
- b) renforcer les pôles commerciaux existants;
- c) consolider le tissu urbain existant;
- d) réserver, à des fins commerciales, les terrains à fort potentiel commercial.

À l'exception de l'aire prévue à proximité de l'intersection du boulevard de la Cité-des-Jeunes et du chemin de la Petite-Rivière, l'affectation « *commerce artériel* » est localisée à l'intérieur du périmètre d'urbanisation du noyau urbain. Dans tous les cas, cette affectation est concentrée à proximité des accès autoroutiers. Les établissements qu'on y retrouve sont généralement d'une superficie plus importante que celle des établissements de l'affectation « *commerce urbain* ».

Dans cette affectation, les usages autorisés sont les suivants :

- a) les commerces de vente au détail et de services. Les commerces de détail de véhicules automobiles, pièces et accessoires sont autorisés, à l'exception de ceux qui, compte tenu de leur intégration difficile au tissu urbain, ne sont autorisés que dans certains secteurs seulement, lorsque spécifié à la réglementation d'urbanisme;
- b) les bureaux;
- c) les services d'enseignement;
- d) les services de santé;
- e) les services de divertissements et de loisirs;
- f) les services d'hébergement;
- g) les services de restauration;
- h) les services publics;
- i) les industries légères compatibles avec l'habitation et restreintes en superficie sont exceptionnellement autorisées dans certains secteurs, lorsque spécifié à la réglementation d'urbanisme.

Les commerces de grande surface de type « *entrepôt* » sont autorisés uniquement dans certains secteurs, lorsque spécifié dans la réglementation d'urbanisme.

Dans le cas de l'aire d'affectation « *commerce artériel* » située à proximité de l'intersection du boulevard de la Cité-des-Jeunes et du chemin Petite-Rivière, cette affectation autorise, plus spécifiquement, les commerces reliés aux transports et les commerces

qui, à cause d'un besoin de grand espace et des nuisances qu'ils génèrent, ont tout intérêt à être situés en périphérie du noyau urbain.

Dans cette affectation, les aires d'entreposage extérieur sont camouflées et ne sont pas visibles d'une autoroute ou d'une route régionale, dans la mesure où la configuration de l'autoroute ou de la route régionale le permet. Des normes d'aménagement paysager sont également prévues à l'intérieur des cours avant.

Le CES maximum est de cinquante pour cent (50 %).

6.6 Commerce touristique (c-t)

Cette affectation correspond à six (6) secteurs bien spécifiques du territoire municipal, soit :

- a) le secteur du « *Château Vaudreuil* »;
- b) le secteur Harwood, soit les terrains situés de part et d'autre de la route Harwood, au nord de l'intersection avec l'autoroute 40;
- c) le front bâti de l'avenue Saint-Charles faisant face au parc de la Paix / Valois (parc du Millénaire), entre le complexe de la Cité-des-Jeunes et le Vieux-Dorion;
- d) le front bâti de la rue Saint-Michel faisant face au parc Esther-Blondin, entre la rue Sainte-Marguerite et la rue Bédard;
- e) le territoire situé à l'est de la sortie 3 de l'autoroute 540, entre le boulevard de la Cité-des-Jeunes et la voie ferrée du Canadien Pacifique;
- f) le petit regroupement commercial situé le long de la route Harwood, à l'ouest du secteur résidentiel Como / des Érables.

Cette affectation permet de répondre principalement aux orientations et aux objectifs d'aménagement suivants :

- a) développer le potentiel récréo-touristique de Vaudreuil-Dorion en misant sur les spécificités du milieu (plan d'eau, boisé, bâtiments patrimoniaux, route panoramique);
- b) positionner Vaudreuil-Dorion comme l'un des principaux pôles d'accueil et d'animation du réseau récréo-touristique régional;
- c) assurer la qualité des espaces visibles à partir de voies de circulation majeures et mettre en valeur les entrées de la ville et les espaces vacants;
- d) réserver, à des fins commerciales, les terrains à fort potentiel commercial;
- e) adapter la vocation des espaces commerciaux en fonction de leurs particularités;
- f) identifier les secteurs commerciaux à vocation particulière;
- g) favoriser la création d'un parc de motorisés;
- h) favoriser la mise en valeur et l'animation du Vieux-Dorion et du Vieux-Vaudreuil.

De façon plus spécifique, dans le cas du secteur Harwood, cette affectation permet de répondre également aux orientations et aux objectifs d'aménagement suivants :

- a) consolider ce pôle commercial périurbain;

1270-03 (2003-04-15)

- b) autoriser les usages correspondant au caractère de desserte de biens et services de consommation courante pour la clientèle régionale et touristique de passage

ainsi que les commerces et services reliés à l'agriculture. Tous les services professionnels, financiers et les commerces de l'alimentation sont prohibés. La densité d'occupation du sol respecte le caractère extensif du secteur. Ainsi une superficie d'occupation au sol maximale de 1 000 m² par bâtiment est exigée;

- c) exiger l'autonomie des nouvelles implantations quant à l'alimentation en eau potable et à l'évacuation des eaux usées;
- d) assurer la qualité esthétique de ce pôle commercial;
- e) améliorer la fluidité de la circulation et la sécurité des usagers.

Dans le cas du petit regroupement commercial situé sur la route Harwood, à l'ouest du secteur résidentiel Como / des Érables, cette affectation découle directement d'une volonté municipale de reconnaître le caractère commercial de ce secteur.

Pour le secteur du Château Vaudreuil, l'affectation « *Commerce touristique* » autorise les usages suivants :

- a) les commerces récréo-touristiques de types : services d'hébergement, services de restauration, salle de réception, débit de boisson, etc.;
- b) les services complémentaires de types : garderie, location d'équipements nautiques, club de voile, etc.

Pour le secteur Harwood, l'affectation « *commerce touristique* » autorise les usages actuellement autorisés dans le règlement de zonage en vigueur. Ces usages seront donc repris à la zone C3-815 du règlement de zonage.

Pour le secteur du front bâti de l'avenue Saint-Charles (face au parc de la Paix / Valois (parc du Millénaire)) et le secteur de la rue Saint-Michel (face au parc Esther-Blondin), cette affectation autorise les usages suivants :

- a) les habitations de faible densité;
- b) les commerces et services à caractère récréo-touristique tirant partie des qualités et des spécificités des lieux ou complémentaires à celles-ci et s'harmonisant avec l'habitation, soit :
 - les services d'hébergement de petite échelle (ex. : gîte touristique);
 - les services de restauration;
 - les commerces complémentaires de types : antiquité, artisanat, galerie d'art, souvenir, location de bicyclettes, etc.

Autorisées uniquement, à titre d'activité accessoire à l'usage principal qui doit demeurer résidentiel, ces activités sont limitées en superficie.

Pour le secteur situé à l'est de la sortie 3 de l'autoroute 540, entre le boulevard de la Cité-des-Jeunes et la voie ferrée du Canadien Pacifique, cette affectation autorise les usages suivants :

- a) les parcs à roulettes;
- b) les activités agricoles temporaires, c'est-à-dire sans construction.

Pour le petit regroupement commercial situé le long de la route Harwood, à l'ouest du secteur résidentiel Como / des Érables, cette affectation autorise les usages suivants :

- a) les commerces récréo-touristiques de types : meubles de maison, antiquité, artisanat, galerie d'art, souvenir, articles de sports, etc.;
- b) les services de restauration;
- c) à titre d'activité accessoire à l'usage principal, sont également autorisés les ateliers de fabrication artisanale, les ateliers d'artistes et ateliers d'enseignement connexes aux activités de fabrication.

La densité maximale est de quatre-vingts (80) logements à l'hectare pour l'habitation et, pour les autres usages, le CES maximum est de quarante-cinq pour cent (45 %).

6.7 Industrie de prestige (i-p)

Cette affectation permet de répondre principalement aux orientations et aux objectifs d'aménagement suivants :

- a) renforcer le rôle de pôle régional de Vaudreuil-Dorion;
- b) assurer la qualité des espaces visibles à partir des voies de circulation majeures et mettre en valeur les entrées de la ville et les espaces vacants;
- c) maximiser le potentiel de développement industriel, à long terme, de la ville, le tout dans le respect des particularités, des potentiels et des contraintes des milieux naturels et humains;
- d) réserver à des fins industrielles, les terrains à fort potentiel industriel;
- e) assurer une transition harmonieuse entre les terrains industriels et les terrains résidentiels.

L'affectation « *industrie de prestige* » correspond à la vitrine industrielle longeant le corridor des autoroutes 20, 40 et 540, à laquelle il faut ajouter le front industriel de la montée Cadieux, le site du complexe « *Future* ». Cette aire d'affectation est localisée à l'intérieur du périmètre d'urbanisation du noyau urbain. Cette affectation regroupe des industries de prestige attirées par la localisation stratégique, la grande visibilité et l'image de qualité des lieux.

Les usages autorisés dans cette affectation sont :

- a) les activités industrielles légères;
- b) les commerces de gros et les centres de distribution;
- c) les services aux entreprises, localisés de façon à préserver l'aspect prestigieux du secteur et concentrés dans des zones de superficie limitée;
- d) les bureaux de type « *siège social* » complémentaires aux activités industrielles ou de commerce de gros.

Dans le cas du complexe « *Future* », en plus de ces activités, seront également autorisés, les entreprises de services et les institutions, principalement orientées vers la recherche, le développement de technologie, la formation, l'administration et les services aux entreprises. Les services connexes (restauration, garderie, centre sportif, hôtel, etc.) seront également autorisés.

L'architecture des bâtiments et les aménagements extérieurs sont soignés et de grande qualité. L'entreposage extérieur, s'il y a lieu, est limité à une faible proportion du terrain, est localisé uniquement en cour arrière, est camouflé par le bâtiment et n'est pas visible d'une autoroute ou d'une route régionale, dans la mesure où la configuration de l'autoroute ou la route régionale le permet. Lorsqu'un secteur résidentiel est directement ad-

jaçant, une zone tampon est aménagée. Les commerces de nuisance et les activités industrielles à risque élevé sont prohibés. Les entreprises exercent un contrôle sévère de leurs activités.

Le CES maximum est de cinquante pour cent (50 %).

6.8 Industrie mixte (i-m)

Cette affectation permet de répondre principalement aux orientations et aux objectifs d'aménagement suivants :

- a) renforcer le rôle de pôle régional de Vaudreuil-Dorion;
- b) assurer la qualité des espaces visibles à partir des voies de circulation majeures et mettre en valeur les entrées de la ville et les espaces vacants;
- c) maximiser le potentiel de développement industriel à long terme de la ville, le tout dans le respect des particularités, des potentiels et des contraintes des milieux naturels et humains;
- d) réserver, à des fins industrielles, les terrains à fort potentiel industriel;
- e) assurer une transition harmonieuse entre les terrains industriels et les terrains résidentiels;
- f) limiter l'impact négatif des activités industrielles générant des nuisances;
- g) contrôler les risques, pour l'environnement, des activités industrielles;
- h) limiter l'aire de développement du parc d'affaires des Artisans.

Concentrée à l'intérieur du périmètre d'urbanisation du noyau urbain, l'affectation « *industrie mixte* » correspond au coeur du parc d'affaires Joseph-Carrier (excluant son pourtour réservé à une affectation « *industrie de prestige* »), au parc d'affaires Le Relais du routier, au parc d'affaires des Artisans ainsi qu'au secteur de l'industrie Norampac. Il est à souligner que le parc d'affaires Joseph-Carrier constitue l'un des deux (2) pôles industriels reconnus à l'échelle régionale. Cette affectation regroupe les établissements industriels, commerciaux et de services nécessitant peu de visibilité et susceptibles de générer des nuisances liées aux aménagements extérieurs, à l'entreposage extérieur et à la présence de circulation lourde.

Les usages autorisés dans cette affectation sont :

- a) les activités industrielles légères et lourdes non polluantes;
- b) les commerces de gros, les commerces reliés aux transports et les centres de distribution;
- c) les commerces de services rattachés au domaine de l'industrie de la construction;
- d) les services aux entreprises, localisés de façon à préserver l'aspect prestigieux du secteur et concentrés dans des zones de superficie limitée;
- e) les services publics de transport en commun;
- f) les bureaux de type « *siège social* » complémentaires aux activités industrielles ou de commerce de gros. À titre d'usage complémentaire à cet usage, un site

d'entreposage des déchets dangereux (DEDD) est également autorisé, sous respect de certaines conditions qui seront précisées à la réglementation d'urbanisme.

Dans certains secteurs, lorsque spécifié à la réglementation d'urbanisme, les services de type « *halte routière* » (commerce de détail relié aux véhicules automobiles, restauration, hébergement, etc.) sont également autorisés.

Lorsqu'un secteur résidentiel est directement adjacent, une zone tampon, dont la capacité d'absorption des nuisances est adaptée à l'importance de celles-ci, est aménagée. Les aires d'entreposage extérieur sont camouflées et ne sont pas visibles d'une autoroute ou d'une route régionale, dans la mesure où la configuration de l'autoroute ou de la route régionale le permet.

Le CES maximum est de cinquante pour cent (50 %).

6.9 Industrie périurbaine (i-pu)

Cette affectation permet de répondre principalement aux orientations et aux objectifs d'aménagement suivants :

- a) renforcer le rôle de pôle régional de Vaudreuil-Dorion;
- b) assurer la qualité des espaces visibles à partir des voies de circulation majeures et mettre en valeur les entrées de la ville et les espaces vacants;
- c) maximiser le potentiel de développement industriel à long terme de la ville, le tout dans le respect des particularités, des potentiels et des contraintes des milieux naturels et humains;
- d) réserver, à des fins industrielles, les terrains à fort potentiel industriel;
- e) limiter l'impact négatif des activités industrielles générant des nuisances;
- f) contrôler les risques, pour l'environnement, des activités industrielles.

L'affectation « *industrie périurbaine* » a été retenue pour le parc d'affaires du Plateau situé de part et d'autre du boulevard de la Cité-des-Jeunes, à l'ouest de l'autoroute 540. Localisée intentionnellement à l'extérieur du périmètre d'urbanisation, cette aire d'affectation se veut une alternative pour les établissements industriels de petite taille et certaines activités générant des nuisances et qu'il est préférable de localiser à l'extérieur du périmètre d'urbanisation.

Les usages autorisés dans cette affectation sont :

- a) les activités industrielles générant des nuisances;
- b) les activités commerciales et industrielles générant des nuisances;
- c) les services rattachés au domaine du transport et de l'industrie de la construction;
- d) les activités de recyclage utilisant des résidus ne contenant aucune matière dangereuse. Lorsqu'elles comprennent de l'entreposage extérieur, les activités de recyclage sont isolées des zones résidentielles, commerciales, récréatives et des routes régionales et autoroutes par une zone tampon, d'un minimum de 15 mètres de profondeur et incluant un écran végétal ou une clôture.

Pour tous les usages, les aires d'entreposage extérieur sont camouflées et ne sont pas visibles d'une autoroute ou d'une route régionale, dans la mesure où la configuration de l'autoroute ou de la route régionale le permet.

Le CES maximum est de quarante-cinq pour cent (45 %).

6.10 Institutionnelle (ins)

Cette affectation permet de répondre principalement aux orientations et aux objectifs d'aménagement suivants :

- a) assurer la localisation optimale des différents services publics;
- b) tirer partie du site exceptionnel que constitue le parc de la Paix / Valois (parc du Millénaire) pour renforcer le lien entre le Vieux-Dorion et le Vieux-Vaudreuil;
- c) identifier la localisation optimale pour la création d'un futur pôle civique.

Le campus de la Cité-des-Jeunes ainsi que le noyau institutionnel présents à proximité de l'intersection de l'avenue Saint-Charles et de la rue Jeannotte, constituent la plus importante concentration d'équipements institutionnels de la ville. Bien que d'autres équipements institutionnels soient présents sur le territoire municipal, cette concentration d'équipements institutionnels est la seule qui a été retenue distinctement comme aire d'affectation institutionnelle compte tenu de son importance et de son homogénéité. Les autres équipements institutionnels sont donc inclus, de façon complémentaire, à l'intérieur de d'autres affectations.

Les usages autorisés dans cette affectation sont :

- a) les établissements publics d'enseignement, de santé (incluant les centres d'hébergement pour personnes âgées avec ou sans service), de culte, de loisir;
- b) les établissements culturels publics;
- c) les services administratifs d'organismes publics et gouvernementaux;
- d) les services essentiels (police, protection contre les incendies, etc.);
- e) les services de gestion des infrastructures publiques (usine de filtration, usine de traitement des eaux usées, garage municipal, etc.).

Le CES maximum est de quatre-vingt pour cent (80 %).

6.11 Agricole (a)

Cette affectation permet de répondre principalement aux objectifs d'aménagement suivants :

- a) assurer la protection et l'homogénéité du territoire agricole décrété;
- b) reconnaître la priorité des activités agricoles en zone agricole décrétée;
- c) favoriser le développement durable des activités agricoles;
- d) limiter l'impact de certaines activités agricoles générant des nuisances importantes;
- e) limiter les pressions du développement sur la zone agricole décrétée.

La majeure partie de cette aire d'affectation correspond à la zone agricole décrétée par le gouvernement en vertu de la LPTAA et est constituée de terres offrant un bon potentiel agricole (classes 2 et 3). Ces terres sont principalement localisées :

- a) à l'ouest du chemin de l'Anse, jusqu'à la route Harwood (Route 342);
- b) à l'ouest de la route de Lotbinière (Route 338);
- c) une partie du secteur périurbain du Fief Choisy.

Sauf quelques exceptions, cette aire d'affectation est localisée à l'extérieur des limites du périmètre d'urbanisation.

Les usages autorisés dans cette affectation sont les suivants :

- a) les constructions résidentielles localisées en front des rues existantes;
- b) les exploitations agricoles;
- c) les activités de transformation de produits agricoles, de services et de distribution de matériel agricole ainsi que les activités de production de produits nécessaires à l'agriculture;
- d) les activités récréatives extensives (sentier pédestre, parc, centre de pêche, etc.) ne portant pas préjudice à l'agriculture;
- e) les usages publics lorsque les autorisations requises en vertu de la LPTAA ont été obtenues;
- f) les activités industrielles extractives.

À proximité des limites du périmètre d'urbanisation, la réglementation d'urbanisme limitera l'impact des activités agricoles générant des nuisances importantes.

Par ailleurs, pour les parties de l'aire d'affectation « agricole » situées à l'intérieur du périmètre d'urbanisation regroupant les secteurs périurbains Como / des Érables et

Hudson Acres / Tree Farms, seuls les usages agricoles temporaires sont autorisés, c'est-à-dire les activités agricoles sans construction permanente. Ce zonage temporaire, ne permettant pas à court terme le développement, répond directement à la volonté de consolider le tissu urbain existant, tout en limitant les pressions sur la zone agricole décrétée. À long terme, selon la rapidité de la croissance de la ville, les parties de territoire situées à l'intérieur du périmètre d'urbanisation du noyau urbain seront destinées à une vocation plus urbaine, alors que les parties de cette affectation située à l'intérieur du périmètre d'urbanisation des secteurs périurbains Como / des Érables et Hudson Acres / Tree Farms seront principalement destinées à du développement résidentiel de faible densité. Il convient donc de ne pas y encourager les investissements agricoles majeurs, c'est-à-dire les constructions. Pour ces parties de territoire, les usages autorisés sont :

- a) les exploitations, activités et services agricoles ne nécessitant aucune construction;
- b) les activités récréatives extensives (sentier pédestre, parc, centre de pêche, etc.).

La densité maximale est de 3,4 logements à l'hectare pour l'habitation, sauf dans le cas des terrains adjacents au chemin de l'Anse où la densité maximale d'occupation du sol est de sept (7) logements à l'hectare. Pour les autres usages, le CES maximum est de trente pour cent (30 %).

6.12 Récréative (r)

Cette affectation permet de répondre principalement aux objectifs d'aménagement suivants :

- a) répondre aux besoins de la population en terme de superficie de parcs, de catégorie de parcs et de répartition de ceux-ci sur le territoire municipal;
- b) prioriser la mise en valeur des parcs à localisation stratégique;
- c) tirer parti du site exceptionnel que constitue le parc de la Paix / Valois (parc du Millénaire) pour renforcer le lien entre le Vieux-Dorion et le Vieux-Vaudreuil;
- d) aménager un parc linéaire du côté sud de la rivière Quinchien reliant le parc de la Paix / Valois (parc du Millénaire) au pôle commercial situé à l'intersection du boulevard de la Cité-des-Jeunes et de l'autoroute 540;
- e) favoriser le développement de l'industrie touristique reliée aux plans d'eau.

À l'intérieur du périmètre d'urbanisation du noyau urbain, l'aire d'affectation récréative inclut les parcs communautaires (le parc de la Paix / Valois (parc du Millénaire) et le parc Dorion-Gardens), le parc linéaire projeté le long de la rivière Quinchien ainsi que le parc projeté de l'île Bray (considérant la possibilité qu'une marina y soit aménagée). L'aire d'affectation récréative inclut également, à l'intérieur du périmètre d'urbanisation regroupant les secteurs périurbains Como / des Érables et Hudson Acres / Tree Farms, le golf projeté à l'est du secteur résidentiel Hudson Acres / Tree Farms compte tenu son importance et de son effet structurant. À l'extérieur du périmètre d'urbanisation, cette aire d'affectation regroupe les terrains de golf suivants : le golf Summerlea, le golf Vaudreuil, le golf projeté au sud-ouest de l'intersection de la route Harwood (Route 342) et de l'autoroute 40, ainsi que le golf projeté au sud-est de l'intersection de la montée Harwood et de l'autoroute 40. De nombreux autres espaces sont voués à la récréation sur le territoire municipal mais, compte tenu de leur taille moins importante ou de la diversité du milieu dans lequel ils se retrouvent, ceux-ci ont été intégrés à l'intérieur de d'autres affectations.

Dans cette aire d'affectation, les usages autorisés sont :

- a) les activités récréatives reliées au plein air et / ou aux sports extérieurs. Cette aire pourra permettre l'implantation d'usages accessoires ou d'établissements nécessaires au fonctionnement adéquat de l'activité principale (ex. : restaurant, garderie, bâtiment récréatif).

Dans le cas de l'île Bray, conformément aux dispositions du schéma d'aménagement de la MRC de Vaudreuil-Soulanges, des normes d'implantation relativement sévères visant la sauvegarde de cette aire seront précisées à la réglementation d'urbanisme. De plus, à l'intérieur de cette affectation, seules les coupes d'assainissement sont autorisées.

Le CES maximum est de quinze pour cent (15 %).

6.13 De conservation (cs)

Cette affectation permet de répondre principalement aux orientations et aux objectifs d'aménagement suivants :

- a) préserver et mettre en valeur les milieux sensibles, les milieux naturels d'intérêts esthétiques et écologiques ainsi que les ressources en eau;
- b) assurer la mise en valeur des éléments naturels et des vestiges archéologiques de l'Île-aux-Tourtes.

L'affectation « *de conservation* » regroupe la majeure partie des îles situées sur le territoire municipal, le parc régional de l'Île-aux-Tourtes ainsi que les milieux sensibles occupant une grande superficie de terrain (zone inondable située à proximité de l'Île-aux-Tourtes). Cette affectation est destinée à la protection de milieu naturel encore intact et/ou fragile et pouvant présenter, dans certains cas, un potentiel pour la reproduction de la faune.

Les usages autorisés dans cette affection sont :

- a) les activités récréatives extensives;
- b) les activités reliées à la protection du milieu naturel.

Des normes d'implantation relativement sévères visant la sauvegarde de ces aires seront précisées à la réglementation d'urbanisme. Les constructions qui y seront réalisées devront respecter le potentiel archéologique de certaines de ces aires. De plus, à l'intérieur de cette affection, seules les coupes d'assainissement sont autorisées.

Là où les bâtiments sont autorisés, le CES maximum est de dix pour cent (10 %).

CHAPITRE VII : PLAN D'ACTION

7.0 PLAN D'ACTION

Le plan d'action constitue un énoncé des intentions du conseil municipal quant à la mise en oeuvre du plan d'urbanisme.

Le tableau, ci-après, présente les interventions que le conseil municipal entend exécuter, à court, moyen et long termes. Conformément à l'article 101 de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (LAU)*, l'entrée en vigueur du plan d'urbanisme ne crée toutefois aucune obligation pour la Ville quant à l'échéance et aux modalités de réalisation des équipements et infrastructures qui sont prévus dans ce tableau.

Les interventions ponctuelles à réaliser :

- a) à court terme de 0 à 3 ans
- b) à moyen terme de 4 à 7 ans
- c) à long terme 8 ans et plus

INTERVENTION	À RÉALISER		
	Court terme	Moyen terme	Long terme
1. Revoir les dispositions du règlement de zonage sur les enseignes géantes et les panneaux-réclames .	Régit par le MTQ		
2. Adapter les règlements municipaux en fonction d'une nouvelle politique globale d'affichage municipal relative aux équipements et services publics, aux projets de développement résidentiel, aux parcs industriels ainsi qu'aux principaux équipements récréo-touristiques. Le projet d'amendement au règlement de zonage devra notamment toucher les items décrits à la page 31 du règlement du plan d'urbanisme.	Terminé		
3. Revoir les dispositions du règlement de zonage sur le nombre de cases de stationnement dans le secteur de la gare .	✓		
4. Élaborer un règlement sur les plans d'eau pour régir les activités et les sites propices à ces activités et pour réglementer la localisation des cabanes à pêche par rapport à la rive.	✓		
5. Élaborer un règlement sur la circulation des véhicules lourds sur les voies de circulation non prévues à cet effet.	Règlement n° 1150 en vigueur		
6. RÈGLEMENTS SUR LES PIIA POUR :			
6.1 Le secteur environnant de la gare (rayon d'environ 400 mètres).		✓	
6.2 Le boulevard Félix-Leclerc .	✓		
6.3 L' avenue Saint-Charles (en front du parc de la Paix / Valois (parc du Millénaire)).	✓		
6.4 Le boulevard Harwood , la route de Lotbinière et la route Harwood jusqu'à l'intersection de l'autoroute 540.		✓	

INTERVENTION	À RÉALISER		
	Court terme	Moyen terme	Long terme
6.5 Pour les terrains en bordure de l'autoroute 540 (Règlement numéro 1013 existant à revoir), du boulevard de la Cité-des-Jeunes et du chemin de la Petite-Rivière.	✓		
6.6 Pour le secteur Harwood .	✓		
6.7 Pour la qualité des espaces commerciaux suivants :			
a) l'intersection de l'autoroute 540 et du boulevard de la Cité-des-Jeunes et intersection de l'autoroute 40 et de l'avenue Saint-Charles (incluant le parc de concessionnaires automobiles);	✓		
b) l'intersection de l'autoroute 40 et du chemin des Chenaux.	✓		
6.8 Le corridor autoroutier relié à l'industrie de prestige (la vitrine industrielle des autoroutes 40 et 540).	✓		
6.9 Le front industriel de prestige de la montée Cadieux.	✓		
6.10 Le parc d'affaires Relais du routier.	✓		
6.11 Le parc d'affaires des Artisans.	✓		
6.12 Les routes panoramiques		✓	
6.13 Pour les bâtiments à valeur patrimoniale : compléter le projet de règlement déjà préparé à cet effet et déposer à la ville. Réunions avec les élus à prévoir.	✓		
7. Par l'intermédiaire de la réglementation d'urbanisme, appliquer des mesures sévères de protection des arbres lors de travaux de construction.	✓		
4.1 VOLET PLANIFICATION D'ENSEMBLE			
4.1.1 Thème : Pôle régional			
1. Doter la ville d'une stratégie de marketing ventant les avantages de Vaudreuil-Dorion, comme pôle régional d'envergure (parcs industriels d'importance et à vocation diversifiée, concentration commerciale existante, concentration de services gouvernementaux, localisation stratégique par rapport aux axes routiers nationaux, etc.) et se doter des ressources nécessaires à cette fin.		✓	
2. Mettre en oeuvre les moyens suggérés dans les différents volets du présent règlement du plan d'urbanisme pour gérer adéquatement et pour stimuler les activités résidentielles, commerciales, industrielles, culturelles, récréo-touristiques ainsi que les services publics.	✓		
4.1.2 Thème : Coordination inter-municipale			
1. Poursuivre les ententes actuelles relatives aux services d'aqueduc et d'égouts dans l'optique d'un éventuel regroupement municipal.		✓	
2. Impliquer les autorités municipales de Vaudreuil-sur-le-Lac lors de l'adoption d'un plan directeur d'urbanisme adjacent au territoire de cette municipalité et demander qu'il en soit de même dans le cas du développement des terrains adjacents au territoire de Vaudreuil-Dorion et situés à Vaudreuil-sur-le-Lac.	✓		
3. S'assurer, auprès des autorités municipales de Vaudreuil-sur-le-Lac, de l'acceptation du réseau cyclable projeté traversant son territoire et de son implication dans l'aménagement et le financement de celui-ci.	✓		

INTERVENTION	À RÉALISER		
	Court terme	Moyen terme	Long terme
4. Demander à la Municipalité de Vaudreuil-sur-le-Lac d'harmoniser sa réglementation d'urbanisme à celle de Vaudreuil-Dorion (plus spécifiquement au règlement sur les PIIA) pour les terrains longeant l'autoroute 40.	✓		
5. Proposer à la Municipalité de Saint-Lazare que la Ville de Vaudreuil-Dorion acquiert les terrains agricoles de Saint-Lazare situés au nord de l'autoroute 40, en échange des terrains agricoles situés au sud de l'autoroute 40, appartenant à Vaudreuil-Dorion. Évaluer l'intérêt d'inclure dans cet échange, tous les terrains situés au sud de l'autoroute 40, au nord-ouest du chemin Daoust (voir le plan numéro 7 de 17 inséré à l'annexe III).		✓	
4.1.3 Thème : Image de la ville			
3. S'assurer du bon entretien du réservoir d'eau de l'ex-Ville de Dorion.	✓		
4. Privilégier la localisation des réseaux de transport d'énergie et de communication là où l'impact visuel est moindre (généralement en arrière-lot) ou leur enfouissement. Sinon, favoriser au moins ce type d'intervention le long des principales voies de circulation.	✓		
8. Procéder à l'acquisition de terrains riverains stratégiques et à leur aménagement à des fins de parcs.	✓		
15. Appliquer, de façon rigoureuse, les dispositions du règlement des nuisances relatives à la coupe des mauvaises herbes et, à titre préventif, informer la population de l'existence de ces dispositions.	✓		
16. Mettre sur pied une politique globale d'affichage municipal relative aux équipements et services publics, aux projets de développement résidentiel, aux parcs industriels ainsi qu'aux principaux équipements récréotouristiques. Cette politique devra notamment toucher les éléments suivants : a) les projets de développement résidentiel; b) les parcs industriels; c) les équipements et services publics (hôtel de ville, bibliothèque, bureau de la MRC de Vaudreuil-Soulanges, etc.); d) les services récréotouristiques (Musée régional de Vaudreuil-Soulanges, les services d'hébergement, le centre d'information touristique, les aires d'accueil, etc.).		Terminé	
4.1.4 Thème : Gare intermodale régionale Vaudreuil-Soulanges			
3. Ceinturer le site de la gare de voies de circulation publiques structurantes, tel que prévu au « <i>Concept d'aménagement de la gare intermodale régionale Vaudreuil-Soulanges</i> ».	✓		
9. Planifier la conception du boulevard Félix-Leclerc en fonction des besoins à long terme des lieux. À priori, favoriser la réalisation d'un boulevard avec terre-plein comptant 2 voies de circulation dans chaque direction. De plus, prévoir une voie additionnelle de virage à gauche aux intersections de 2 voies de circulation donnant accès à la gare, soit les rues Boileau et Boréal (ou rue de la Gare).		Planification en cours	
10. Aménager une piste cyclable reliant la gare Vaudreuil-Soulanges au : a) parc linéaire projeté le long du boulevard André-Chartrand;		✓	

INTERVENTION	À RÉALISER		
	Court terme	Moyen terme	Long terme
b) au secteur résidentiel « <i>Village-sur-le-Lac</i> ». De plus, dans l'éventualité de l'aménagement d'une piste cyclable longeant la voie ferrée, entre le site de la gare et le boulevard de la Cité-des-Jeunes, assurer l'accessibilité à cette piste cyclable à partir du site de la gare.			
4.2 Volet habitation			
4.2.1 Thème : Étalement urbain			
1. Inclure à l'intérieur des périmètres d'urbanisation, outre le noyau urbain, les secteurs périurbains Hudson Acres / Tree Farms et Como / des Érables (incluant les terrains adjacents) ainsi que l'extrémité sud-est du secteur de Lotbinière (voir le plan numéro 8 de 17 inséré à l'annexe III).	✓		
5. Faire assumer à 100 %, par les promoteurs, le coût des infrastructures (aqueduc, égouts, fond de rue, bordure, pavage, éclairage), à l'exception des coûts de sur-dimensionnement et des coûts de desserte des secteurs situés sur le parcours des infrastructures du secteur à développer.	Politique interne en vigueur		
6. Permettre, lorsque le projet le justifie, le paiement des infrastructures suivantes par règlement d'emprunt : bordure, pavage, éclairage.	Politique interne		
7. Exiger la construction d'un minimum de lots avant de permettre l'ouverture d'une nouvelle rue à l'intérieur d'une même phase.	Politique interne en vigueur		
8. Exiger un développement, par phases, des projets en évitant d'ouvrir de nouvelles phases tant que les premières ne sont pas majoritairement complétées.	Politique interne en vigueur		
9. Imposer une surtaxe sur les terrains vagues desservis (au maximum 50 % des taxes foncières annuelles).	En vigueur		
10. Offrir une exemption de taxes pour les nouvelles résidences construites à l'intérieur d'un secteur dont la majorité des bâtiments ont été construits depuis au moins 20 ans et dont la superficie est composée pour moins de 25 % de terrains non bâtis.	✓		
11. Favoriser, en premier lieu, dans le cas où les effets sur la structuration du tissu urbain et les effets d'entraînement sur les développements adjacents sont significatifs, la construction des axes de circulation structurants.	En fonction des besoins	En fonction des besoins	En fonction des besoins
12. Afin de réduire le délai de réalisation des phases de développement : a) réserver, à même le 10 % exigé en terrains ou en argent pour des fins de parcs, une somme d'argent permettant l'aménagement du ou des parc(s) prévu(s) dans cette phase de développement; b) s'il y a lieu, fixer, dans le cadre d'une entente avec le promoteur, un délai maximum pour la réalisation du pavage des voies de circulation.	✓		
13. Concentrer le développement à l'intérieur du périmètre d'urbanisation du noyau urbain jusqu'à ce que l'aire située à l'intérieur de celui-ci soit majoritairement construite (environ 80 %). Donc, refuser toute demande d'autorisation ou d'exclusion de la zone agricole décrétée qui favorise le développement d'activités urbaines à l'intérieur de la zone agricole décrétée et qui peut être implantée à l'intérieur de la zone blanche (voir le plan numéro 8 de 17 inséré à l'annexe III).	✓		
14. Limiter, en superficie, le développement des secteurs périurbains et du secteur de Lotbinière (voir le plan numéro 8 de 17 inséré à l'annexe III).	✓		

INTERVENTION	À RÉALISER		
	Court terme	Moyen terme	Long terme
<p>4.2.2 Thème : Qualité architecturale</p> <p>2. Dans le cadre d'une entente avec un promoteur, prévoir le développement d'un secteur d'habitations solaires. Le plan numéro 8 de 17, inséré à l'annexe III, indique le secteur favorisé pour ce type de projet.</p>	En fonction des besoins	En fonction des besoins	En fonction des besoins
4.3 VOLET COMMERCIAL			
<p>4.3.1 Thème : Pôles commerciaux</p> <p>3. Faire assumer à 100 %, par règlement d'emprunt, le coût des infrastructures (aqueduc, égouts, fond de rue, bordure, pavage, éclairage), incluant les coûts de sur-dimensionnement et les coûts de desserte des secteurs situés sur le parcours des infrastructures du secteur à développer.</p>	Politique en vigueur	Politique en vigueur	Politique en vigueur
<p>4. Permettre, lorsque le projet le justifie, le paiement des infrastructures suivantes par règlement d'emprunt : bordure, pavage, éclairage.</p>	✓		
<p>4.3.2 Thème : Avenue Saint-Charles</p> <p>2. Aménager le parc de la Paix / Valois (parc du Millénaire) et y prévoir l'aménagement d'une promenade piétonnière riveraine ainsi que d'une piste cyclable intégrée au parc (intégration de la bande cyclable actuellement située sur l'avenue Saint-Charles).</p>	✓		
<p>4.3.3 Thème : Image des artères commerciales</p> <p>2. Dans le cas de la route Harwood, entre le boulevard Harwood et l'auto-route 540, aménager des conduites d'égout pluvial.</p>			✓
4.3.6 Thème : Rue Chicoine			
Localisation : Secteur à l'ouest de la route de Lotbinière			
<p>3. Lors de travaux d'amélioration et de restauration de la rue Chicoine, aménager un trottoir entre la rue Ranger et la rue Trudeau.</p>	✓		
4.4 VOLET INDUSTRIEL			
<p>4.4.1 Thème : Localisation stratégique et visibilité des terrains</p> <p>5. Évaluer, en collaboration avec les officiers d'Hydro-Québec, la possibilité d'améliorer l'apparence visuelle ou la relocalisation, aux frais des promoteurs, des lignes de transport d'énergie (haute tension) du parc d'affaires Relais du routier.</p>			✓
<p>4.4.2 Thème : Dispersion des terrains industriels</p> <p>1. Tel qu'il a été démontré sur le plan, donner une affectation agricole temporaire aux terrains dont le développement n'est pas prioritaire.</p>	✓		
<p>3. Exiger un développement par phase des projets et éviter de construire de nouvelles rues tant que les premières rues ne sont pas majoritairement complétées.</p>	✓		
<p>4. Exiger la construction d'un minimum de lots avant de permettre l'ouverture d'une nouvelle rue à l'intérieur d'une même phase.</p>	✓		
<p>5. Faire assumer, par règlement d'emprunt, les coûts des infrastructures (aqueduc, égouts, fond de rue, bordure, pavage, éclairage), incluant les coûts de sur-dimensionnement et les coûts de desserte des secteurs situés sur le parcours des infrastructures du secteur à développer.</p>	✓		

INTERVENTION	À RÉALISER		
	Court terme	Moyen terme	Long terme
6. Permettre, lorsque le projet le justifie, le paiement des infrastructures suivantes par règlement d'emprunt : bordure, pavage, éclairage.	✓		
7. Concentrer le développement industriel (à l'exception de celui voué à des fins d'industries agricoles, ce dernier pourra être autorisé dans le parc d'affaires du Plateau) à l'intérieur de la zone blanche, jusqu'à ce que celle-ci soit majoritairement construite (≥ 80 %). Donc, refuser toute demande d'autorisation ou d'exclusion de la zone agricole (à des fins industrielles autres qu'agricoles) qui favorise le développement à l'extérieur de la zone blanche.	✓		
4.4.4 Thème : Spéculation et zones inondables			
3. Créer un fond industriel pour l'achat de terrains industriels.	En vigueur		
4. Effectuer les démarches nécessaires pour obtenir une dérogation ou une radiation aux zones inondables.	✓		
5. Réaliser un plan de gestion pour la protection des rives, du littoral et des plaines inondables.	✓		
4.4.5 Thème : Terrains résidentiels adjacents aux espaces industriels			
2. Pour favoriser un climat de confiance, à la fois chez les industriels et chez les résidents du secteur résidentiel « <i>Village-sur-le-Lac</i> », aménager, à court terme, le parc linéaire projeté le long de la montée Cadieux.	En cours		
4.4.6 Thème : Nuisances et risques de contamination			
2. Démontrer (au cas par cas), à la MRC de Vaudreuil-Soulanges, que certaines activités industrielles utilisant ou produisant des matières dangereuses peuvent être autorisés compte tenu des mesures environnementales prises par la Ville de Vaudreuil-Dorion et par l'entreprise.	✓		
4.5 VOLET AGRICOLE			
2. Refuser d'appuyer, à moins d'une justification très pertinente, toute demande d'autorisation ou d'exclusion de la zone agricole décrétée qui :			
a) favorise le développement d'activités urbaines à l'intérieur de la zone agricole décrétée et qui peut être implantée à l'intérieur de la zone blanche;		✓	
b) a un impact négatif sur l'homogénéité de la zone agricole décrétée.		✓	
6. Collaborer avec le ministère de l'Environnement (MEQ) afin d'assurer le respect de la <i>Loi sur la Qualité de l'environnement (LQE)</i> et de ses règlements connexes (ex. : Règlement sur les pesticides en milieu agricole, Règlement sur la prévention de la pollution des eaux par les établissements de production animale, etc.).	✓		
9. Par l'intermédiaire du Centre local de développement (CLD) et, en collaboration avec l'Union des promoteurs agricoles du Québec (UPAQ) et la MRC de Vaudreuil-Soulanges, promouvoir, auprès des agriculteurs et des investisseurs potentiels, le développement des secteurs agricoles les plus prometteurs.		✓	
4.6 VOLET SERVICES PUBLICS			
4.6.1 Thème : Institutionnel			
4.6.1.3 Constats, objectifs et moyens			

INTERVENTION	À RÉALISER		
	Court terme	Moyen terme	Long terme
6. Dans l'éventualité de l'agrandissement de l'école Harwood, évaluer la possibilité d'aménager un nouvel accès à celle-ci à partir du boulevard André-Chartrand afin de préserver la quiétude des résidents de la 8 ^e Avenue.		✓	
7. Dans le cas de l'usine de traitement des eaux usées située sur le chemin Paul-Gérin-Lajoie, s'assurer que l'agrandissement des installations garantit la qualité de l'air pour les résidents adjacents.	Fait		
4.6.2 Thème : Pôle civique			
3. Effectuer les démarches nécessaires pour acquérir le (les) site(s) potentiel(s) de pôle civique et, s'il y a lieu, ajuster le choix en fonction des futurs regroupements municipaux. L'acquisition, à court terme, évitera une surenchère des terrains.	✓		
4.6.3 Thème : Infrastructures			
Aqueduc			
1. Effectuer les travaux nécessaires (bouclage supplémentaire, changement de conduite, etc.) afin d'augmenter la pression de l'eau potable dans le secteur de l'ex-ville de Dorion.	✓	✓	
Égout pluvial			
5. Effectuer une étude hydraulique évaluant la capacité de la rivière Quinchien et selon les résultats, planifier le réseau d'égout pluvial en conséquence (étude en cours).	En cours		
Les 3 services (aqueduc et égouts sanitaire et pluvial)			
6. Identifier les secteurs d'interventions prioritaires et procéder à l'installation de nouvelles conduites en fonction de ceux-ci.		✓	
7. Remplacer les conduites combinées d'égouts pluvial et sanitaire désuètes par des réseaux distincts.			✓
8. Poursuivre et intensifier les ententes inter-municipales.		✓	
4.7 VOLET RÉCRÉO-TOURISTIQUE			
4.7.1 Thème : Équipements (art. 4.7.1.2)			
1. Effectuer un inventaire et une analyse des composantes des routes panoramiques et ajuster les règlements d'urbanisme et de circulation en conséquence et, s'il y a lieu, adopter un règlement sur les PIIA.	✓		
3. Une sélection de sites potentiels à la création d'un parc de motorisés a été effectuée sur la base des 9 critères de sélection suivants : 1) proximité des axes autoroutiers; 2) accessibilité; 3) terrain desservi ou proximité des services municipaux; 4) terrain plat; 5) quiétude, aspect verdoyant du site, intérêt naturel, etc.; 6) comptabilité avec les utilisations adjacentes; 7) impact sur le potentiel de développement à des fins urbaines du site	✓		

INTERVENTION	À RÉALISER		
	Court terme	Moyen terme	Long terme
(sur l'utilisation optimale du site à long terme); 8) impacts visuels dans le tissu urbain; 9) proximité de services adaptés. Sur la base de ces critères, les terrains situés à l'intersection sud-est de l'autoroute 540 et du boulevard de la Cité-des-Jeunes ont été retenus pour la création d'un parc de motorisés (voir le plan 12 de 17, inséré à l'annexe III, pour la localisation du site retenu).			
5. Soutenir les démarches (exposition, panneaux d'interprétation, conférence, production de documents d'information, etc.) favorisant la conscientisation de la population à la richesse de son histoire et de son patrimoine.	✓		
8. Supporter les activités culturelles, l'animation et la tenue d'événements.	✓		
10. Évaluer les différentes alternatives de financement (public, privé, partenariat) permettant l'établissement d'une salle de spectacle à laquelle pourrait être combinée un centre culturel polyvalent.			✓
14. Assurer l'identification du Musée régional de Vaudreuil-Soulanges sur les panneaux de signalisation touristique du MTQ (autoroutes).	✓		
15. Installer des panneaux de signalisation du centre d'information touristique et des services d'hébergement, aux entrées de la Ville.	Fait		
4.7.2 Thème : Parcs (art. 4.7.2.4)			
2. Réserver, de façon prioritaire, à des fins d'aménagement de parcs existants, les fonds pour fins de parcs.	✓		
3. Minimiser la création de nouveaux parcs dans les secteurs périurbains.	✓		
4. Évaluer l'utilisation des parcs existants ou projetés (parc Harwood) et, dans le cas où ils ne sont pas utilisés ou ne répondent pas à des besoins réels, favoriser la réaffectation de ces terrains. Dans le cas du parc Jetté, évaluer la possibilité de céder le terrain aux propriétaires adjacents et favoriser la relocalisation des réseaux aériens de transmission d'énergie et de communication.		✓	
5. Aménager, à court terme, les parcs :			
1) ayant un effet structurant sur la consolidation de la nouvelle Ville :			
a) parc de la Paix/Valois (parc du millénaire) : pour sa centralité, son accessibilité, pour la proximité de la clientèle, pour son impact structurant sur la consolidation du territoire de la nouvelle Ville et pour sa contribution à la mise en valeur de la Baie de Vaudreuil;	✓		
2) permettant de réactiver le développement déjà amorcé de certains secteurs :	Fait		
a) parc des Perces-Neige;			
3) permettant de répondre aux besoins actuels de la population :			
a) parc Charles-Castonguay;		✓	
b) parc des Petits-Lutins et terrains de tennis du centre communautaire. Considérant sa localisation très centrale, les équipements importants qu'on y retrouve (tennis, centre communautaire) et les besoins actuels en terme d'espace de stationnement, favoriser l'agrandissement de ce parc. L'agrandissement projeté devrait no-	✓		

INTERVENTION	À RÉALISER		
	Court terme	Moyen terme	Long terme
tamment assurer une plus grande visibilité et une meilleure accessibilité au parc, tout en préservant la quiétude des résidents adjacents. L'intérêt d'aménager un accès direct à partir de l'avenue Saint-Charles devra être évalué et le projet d'agrandissement devra s'harmoniser avec la planification d'ensemble des terrains vacants du secteur;			
4) stimulant le développement résidentiel :			
a) parc Dorion-Gardens (améliorer le terrain de soccer l'aménagement paysager);	✓		
b) parc de la Canardière.	✓		
7. Poursuivre les démarches de partenariat avec les autres paliers gouvernementaux pour assurer la préservation, la reconnaissance et la mise en valeur du patrimoine archéologique et naturel de l'Île-aux-Tourtes et faciliter son accessibilité.	✓	✓	✓
4.7.3 Thème : Réseau vert			
1. Intégrer les liens piétonniers dans la planification des parcs et du réseau cyclable.		✓	
2. Dans le but de rationaliser les dépenses, tout en offrant à la population la sécurité et la facilité d'accès aux services publics :			
a) localiser, sur un plan, les voies de circulation munies de trottoirs;			
b) identifier les endroits où l'aménagement de trottoirs est prioritaire (par exemple : voies de circulation menant à un parc, à une école, à un pôle commercial);		✓	
c) lors des travaux d'amélioration et de restauration des voies de circulation, aménager uniquement aux endroits identifiés comme prioritaires, les trottoirs;			
d) lors de la réalisation d'un plan directeur d'urbanisme, s'assurer que les liens piétonniers soient intégrés à la planification des nouveaux secteurs.			
3. Achat et mise en valeur de terrains par la Ville.	✓	✓	
6. Achat et mise en valeur de certains terrains par la Ville.	Déjà fait		
7. Partenariat avec la Commission scolaire des Trois-Lacs.	En cours		
9. Identifier la localisation optimale de tels sentiers en relation avec les sentiers existants des municipalités adjacentes et favoriser une localisation tirant partie des attraits naturels des lieux (perspective, milieu boisé, cours d'eau, etc.).		✓	
10. Favoriser la concertation entre les différents propriétaires terriens de Vaudreuil-Dorion et ceux des municipalités voisines et recourir au droit de passage pour la création de sentiers.		✓	✓
4.7.4 Thème : Réseau cyclable			
Intérêt d'un réseau cyclable			
1. Planifier et aménager un réseau cyclable.	✓	✓	✓
2. Mettre sur pied une stratégie touristique spécifique reliée au cyclotou-	✓		

INTERVENTION	À RÉALISER		
	Court terme	Moyen terme	Long terme
risme.			
3. Favoriser l'intégration des principaux attraits récréatifs et touristiques dans le tracé du réseau cyclable.		✓	
5. Organiser et encourager la tenue d'événements et l'animation aux endroits stratégiques du réseau cyclable.		✓	
Planification du réseau cyclable		✓	
6. Dans le cadre d'une étude détaillée, planifier et réaliser un véritable réseau cyclable municipal intégré au réseau cyclable régional et identifier les priorités d'intervention.	✓	✓	
g) afin de préserver l'intimité des résidents riverains : - aménager un écran naturel en bordure du corridor récréatif; - délimiter ce corridor par une clôture. A priori, le réseau cyclable présenté au plan numéro 12 de 17, inséré à l'annexe III, pourrait servir de base de travail et de réflexion à la réalisation d'une étude détaillée du réseau cyclable.		✓	✓
8. Favoriser la concertation des municipalités adjacentes et des différents intervenants régionaux et gouvernementaux.	✓		
9. Intégrer les aménagements cyclables aux travaux lors de la construction ou la réfection des routes et des infrastructures.	✓		
10. Évaluer l'intérêt de maintenir la localisation actuelle de la bande cyclable dans la section de l'avenue Saint-Charles où l'on retrouve des conflits avec l'activité commerciale, évaluer les possibilités de relocalisation de celle-ci ou encore les possibilités d'augmenter la sécurité des utilisateurs.	En cours		
11. Identifier et aménager des aires d'accueil (stationnement, information sur le réseau cyclable, etc.) destinés aux automobilistes désirant profiter des aménagements cyclables local et régional. Tel qu'il a été identifié sur le plan numéro 12 de 17, inséré à l'annexe III, l'intérêt des aires d'accueil suivantes (souvent limitées à l'aire de stationnement) devra être évalué : 1) la gare de Vaudreuil-Dorion; 2) le parc de la Paix / Valois (parc du Millénaire); 3) le parc école du complexe de la Cité-des-Jeunes; 4) le parc école Saint-Jean-Baptiste; 5) le parc projeté adjacent au centre communautaire; 6) l'aire d'accueil du parc régional de l'Île-aux-Tourtes; 7) le parc Dorion-Gardens (une fois le boulevard André-Chartrand construit); 8) le parc Félix-Leclerc. Le choix des aires d'accueil devra notamment être évalué en fonction de la complémentarité de ces aires (type de clientèle, heures d'achalandage, etc.) avec les autres usages adjacents.		✓	
12. Effectuer, en priorité, les aménagements cyclables permettant de relier la gare de Vaudreuil-Dorion à la piste cyclable du canal de Soulanges.		✓	
13. En collaboration avec les partenaires régionaux, assurer la promotion du		✓	

INTERVENTION	À RÉALISER		
	Court terme	Moyen terme	Long terme
réseau cyclable et des attraits régionaux.			
4.7.5 Thème : Mise en valeur des plans d'eau			
2. Procéder à l'acquisition de terrains riverains stratégiques et à leur aménagement à des fins de parcs.	✓		
3. Considérant l'importance stratégique du parc de la Paix / Valois (parc du Millénaire) et du parc Esther-Blondin, réunir ces 2 espaces, par l'acquisition des terrains qui les séparent ou par l'obtention de droits de passage et aménager une passerelle au-dessus de la rivière Quinchien.		✓	
4. Évaluer l'intérêt et la possibilité d'aménager un lien piétonnier et cyclable longeant l'arrière-lot des commerces situés sur le boulevard Harwood, entre la rue Sabourin et l'avenue Saint-Charles, en considérant que cet aménagement pourrait : a) désenclaver le parc Taschereau en le reliant au secteur résidentiel; b) permettre une plus grande accessibilité et une meilleure visibilité des plans d'eau; c) offrir un avantage compétitif à ces terrains pour des activités commerciales distinctives (restaurant, café-terrasse, etc.); d) favoriser la revitalisation commerciale de cette section du boulevard Harwood. Dans l'alternative où cette proposition ne peut être retenue, évaluer, avec le ministère des Transports du Québec (MTQ), la possibilité d'aménager une bande cyclable sur le boulevard Harwood, lorsque le boulevard sera municipal, entre le pont Taschereau et le carré Dorion.		✓	
5. Évaluer la possibilité d'aménager une marina, des descentes de bateaux, une plage et un service de croisière et, s'il y a lieu, effectuer les démarches nécessaires à la mise sur pied de ces aménagements et activités. De façon plus spécifique, évaluer l'intérêt d'aménager une marina à l'île Bray.			✓
7. Organiser et encourager la mise sur pied d'activités et d'événements permettant la mise en valeur des plans d'eau tout en respectant la quiétude des résidents riverains.	En cours		
9. Sur les terrains riverains de propriété municipale, procéder, lorsque nécessaire, à des travaux de renaturalisation des berges (ex. : le long du chemin de l'Anse).		✓	
10. Sur les terrains privés riverains, contrôler, par l'intermédiaire des règlements d'urbanisme, la coupe d'arbres et la protection du milieu naturel.	En cours		
4.8 VOLET PATRIMOINE			
2. Entreprendre les démarches auprès du ministère de la Culture et des Communications (MCC) du Québec, pour le classement, à titre de monument historique, de la maison où a vécu Félix Leclerc, soit le 122, chemin de l'Anse.	En cours		
4. Apporter un soutien technique aux citoyens dans leurs démarches d'utilisation des programmes d'amélioration du parc de logements et, s'il y a lieu, les référer aux instances appropriées (MRC, gouvernement).	✓		
5. Soutenir les démarches (exposition, conférence, production de document d'information, réalisation d'un circuit patrimonial, etc.) favorisant la conscientisation de la population à la richesse de son histoire et de son patrimoine.	En cours		

INTERVENTION	À RÉALISER		
	Court terme	Moyen terme	Long terme
6. Soutenir les initiatives locales et poursuivre les démarches de partenariat avec les autres paliers gouvernementaux pour assurer la reconnaissance, la préservation et la mise en valeur du patrimoine archéologique et naturel de l'Île-aux-Tourtes.	En cours		
8. Identifier, par des plaques, les bâtiments à valeur patrimoniale et architecturale et étendre, à l'ensemble du territoire municipal, le circuit patrimonial des bâtiments d'intérêt.	✓		
4.9 VOLET TRANSPORT			
4.9.2 Thème : Réseau routier			
4.9.2.1 Problèmes de circulation			
Localisation : Boulevard Harwood			
1. En collaboration avec la MRC de Vaudreuil-Soulanges et le MTQ, identifier et évaluer les impacts et l'intérêt de la relocalisation de l'autoroute 20 le long de la voie ferrée du Canadien Pacifique.	En cours		
2. Dans l'éventualité d'une relocalisation de l'autoroute 20, s'assurer, auprès du MTQ, que cette relocalisation favorise le prolongement direct du boulevard Harwood vers la route Harwood et favoriser l'harmonisation du traitement de ces 2 tronçons de ce nouvel axe de circulation (sur la route Harwood : recouvrement des fossés, aménagement de trottoir, aménagement paysager, élargissement de la voie de circulation, piste cyclable, mur antibruit, passerelle, s'il y a lieu).	✓		
3. Réserver les emprises nécessaires pour assurer le lien entre l'autoroute 20 et les voies de circulation existantes et projetées ainsi qu'entre ces dernières et le prolongement projeté de l'autoroute 30.	✓		
Localisation : Secteur commercial de la route Harwood, au nord de l'autoroute 40			
5. Élargissement à 4 voies de la route Harwood et délimitation des entrées charretières selon les dispositions de la réglementation d'urbanisme.		✓	
6. Évaluer l'intérêt d'installer des feux de circulation sur la route Harwood, la possibilité de réduire la limite de vitesse (celle-ci est actuellement fixée à 70 kilomètres à l'heure) et installer des panneaux de « <i>stationnement interdit</i> », de part et d'autre de la route Harwood, pour toute l'affectation de ce secteur.		✓	
Localisation : Rue Chicoine, à l'ouest de la route de Lotbinière			
8. Réduire, à long terme, la largeur du pavé de la voie de circulation au profit d'espaces de verdure.			✓
9. Augmenter le contrôle policier et évaluer l'intérêt d'inclure, à même une section de la rue Chicoine, un aménagement favorisant la réduction de la vitesse (ex. : rétrécissement de la chaussée, chicane, dos d'âne, etc.) et ajouter un trottoir.		✓	
4.9.2.2 Faiblesse des liens entre les deux (2) principaux noyaux de développements urbains			
Localisation : À l'intérieur du périmètre d'urbanisation du noyau urbain, entre les autoroutes 20 et 40			
10. Construction du boulevard André-Chartrand (prévoir, à long terme, un		✓	

INTERVENTION	À RÉALISER		
	Court terme	Moyen terme	Long terme
boulevard à 2 voies de circulation dans chaque direction avec un terre-plein) en privilégiant la section située entre la rue Valois et la route Harwood considérant l'effet d'entraînement qu'elle aura sur le développement du secteur.			
Localisation : Rue Boisvert 12. Entreprendre les démarches auprès du MTQ afin de s'assurer que le réaménagement projeté de la sortie 35 permette de desservir plus adéquatement les commerces de la rue Boisvert.	✓		
Localisation : Territoires voués au développement urbain 13. Réserver les emprises nécessaires pour assurer la construction des artères et collectrices projetées (voir localisation sur le plan numéro 13 de 17, du volet Transport, inséré à l'annexe III).	✓		
4.9.2.4 Nombreux accès au réseau routier régional Localisation : Route Harwood, entre le boulevard Harwood et l'autoroute 540 14. Revoir le plan directeur « <i>Intersection Cité-des-Jeunes / 540</i> » afin d'ajuster une des intersections projetées sur la route Harwood de façon à ce qu'elle se retrouve dans le prolongement de la rue Henry-Ford et évaluer l'intérêt d'un lien routier avec le secteur résidentiel projeté entre le boulevard André-Chartrand et la route Harwood ainsi qu'avec le parc d'affaires des Artisans, secteur de la rue Valois.	✓		
Localisation : Route de Lotbinière, de la rue Saint-Jean-Baptiste au boulevard Harwood 15. Prévoir, à l'intersection de la route de Lotbinière et de la rue Chicoine, des trottoirs et des bordures ainsi qu'une signalisation permettant d'augmenter la sécurité des usagers.	✓	✓	
Localisation : Principales voies de circulation 18. Maximiser la largeur des terrains adjacents au chemin de la Petite-Rivière.	✓		
4.9.2.5 Sécurité Localisation : Autoroute 20, près de l'autoroute 540 19. Effectuer les démarches nécessaires auprès du MTQ afin que soit intégré, dans le futur carrefour de l'autoroute 30, l'aménagement d'un écran coupe vent (talus, plantation d'arbres, etc.).		✓	
Localisation : Intersections sur les routes régionales 20. Réaménager l'intersection route Harwood/boulevard Harwood, dans le prolongement du boulevard André-Chartrand et installer un feu de circulation. Intégrer cette planification à celle du MTQ prévue pour l'autoroute 20.		✓	
21. Réaménager les intersections ayant un mauvais angle de visibilité.		✓	
22. Couper ou faire couper la végétation nuisant à la visibilité aux intersections problématiques.	En cours		
23. Prévoir une signalisation adéquate favorisant la répartition de la circulation sur les différentes voies selon leur direction.		✓	

INTERVENTION	À RÉALISER		
	Court terme	Moyen terme	Long terme
24. Installer un arrêt ou un feu de circulation.	En fonction des besoins	En fonction des besoins	En fonction des besoins
25. Réaménager les intersections dont l'axe est décalé ou installer, lorsque l'achalandage le justifiera, des feux de circulation aux intersections dont l'axe est décalé.	✓ Jeannotte / St-Michel	✓ Les autres	
26. Évaluer les différents moyens (arrêt, policier dormant, brigadier, etc.) de rendre sécuritaire l'utilisation de cette voie de circulation, par les piétons et les cyclistes et effectuer la (ou les) intervention(s) le(s) plus adéquate(s).	En cours Comité de circulation		
4.9.2.6 Configuration inappropriée du réseau routier Localisation : Intersection boulevard André-Chartrand / boulevard de la Cité-des-Jeunes			
28 Évaluer le meilleur scénario quant à la localisation exacte du boulevard André-Chartrand, à l'intersection avec le boulevard de la Cité-des-Jeunes. Tout en assurant la sécurité des usagers, compte tenu du débit important de circulation anticipé pour ces 2 voies de circulation et de la présence d'une courbe sur le boulevard de la Cité-des-Jeunes, la localisation privilégiée devra minimiser les expropriations nécessaires et faciliter, si possible, le contrôle de l'érosion observée le long de la rivière Quinchien. Selon le scénario retenu, les plans directeurs d'urbanisme de ce secteur devront être révisés.	✓		
Localisation : Boulevard de la Cité-des-Jeunes, entre le chemin de fer du Canadien Pacifique et le boulevard Félix-Leclerc			
29. Prévoir l'élargissement du boulevard de la Cité-des-Jeunes (boulevard à 2 voies de circulation dans chaque direction, avec un terre-plein), entre la voie ferrée du Canadien Pacifique et le boulevard de la Cité-des-Jeunes. Prévoir l'élargissement de l'emprise du boulevard du côté nord de celui-ci, afin : a) d'éloigner le futur boulevard de la rivière Quinchien et donc, des problèmes d'érosion; b) de limiter la sinuosité du futur boulevard.		✓	
4.9.2.7 Chaussées détériorées Localisation : Chemin des Chenaux / montée Cadieux (de l'avenue Saint-Charles à la route Harwood)			
30. Réserver, à court terme, les budgets pour la réfection de ces voies de circulation.	En cours Montée Cadieux	✓ Chemin des Chenaux	
4.9.2.8 Problèmes d'aménagement à proximité des infrastructures de transport Localisation : Terrains situés en bordure des autoroutes et les voies de chemin de fer			
32. Effectuer les démarches nécessaires auprès du Canadien Pacifique afin d'assurer la relocalisation de cette aire de stationnement ou, si cette alternative n'est pas possible, qu'ils trouvent des alternatives pour réduire la source de pollution.	✓		
4.9.3 Thème : Transport en commun			

INTERVENTION	À RÉALISER		
	Court terme	Moyen terme	Long terme
Localisation : Réseaux local et régional			
1. Évaluer les besoins (services et équipements) réels de la population de Vaudreuil-Dorion.	En cours AMT / CIT		
2. Si les besoins le justifient, mettre sur pied, en collaboration avec les autorités municipales de la population à desservir, un plan de transport régional.		En cours Intégration du CIT	
3. Effectuer un suivi du service de transports local et régional, récemment mis sur pied, et intervenir, au besoin, afin d'améliorer ce service ou d'offrir une alternative à la population, si les besoins le justifient.	✓		
5. S'impliquer et défendre les intérêts local et régional, lesquels sont directement reliés aux besoins de la population et à sa capacité de payer, dans le cadre des discussions relatives à la répartition des coûts du transport en commun du Grand Montréal.	✓		
4.10 VOLET ENVIRONNEMENT			
1. Application rigoureuse du règlement sur l'évacuation et le traitement des eaux usées des résidences isolées dans les secteurs non desservis.	✓		
2. Mettre sur pied, avant l'an 2005, une politique de gestion des fosses septiques visant, notamment, à assurer la vidange périodique des fosses septiques. Rendre conforme les installations septiques existantes par l'existence d'une attestation de conformité des installations lors d'une demande de permis de construction pour toute rénovation.	✓		
3. Poursuivre les démarches pour la création d'un site de dépôt de neiges usées.	En cours		
4. Collaborer avec la MRC de Vaudreuil-Soulanges, avec le ministère de l'Environnement (MEQ) ainsi qu'avec l'union des Producteurs agricoles du Québec (UPAQ), afin : a) d'identifier les principales sources de pollution des eaux; b) de définir un programme d'intervention permettant une réduction des sources de pollution et une amélioration, à court terme, de la qualité des cours d'eau et de la nappe phréatique.		✓	
5. Poursuivre les démarches de partenariat avec la MRC relativement à l'établissement, sur le territoire de la MRC, d'une politique relative au : a) recyclage des déchets domestiques et l'application du programme de cueillette sélective; b) traitement des boues sèches.	✓		
6. Collaborer avec la MRC de Vaudreuil-Soulanges afin de mettre sur pied une politique de gestion des déchets dangereux.	En cours		
7. Poursuivre, avec la MRC, les démarches pour la création d'un centre de recyclage et d'un site de dépôt de matériaux secs.		✓	
9. Par l'intermédiaire d'un programme d'information et de sensibilisation des citoyens, favoriser la protection des milieux riverains, des boisés, des tourbières et la renaturalisation des berges.		✓	
10. Sur les terrains riverains de propriété municipale, procéder, au besoin, à des travaux de renaturalisation des berges.	✓ Au besoin	✓ Au besoin	
13. Poursuivre les démarches de partenariat avec les autres paliers gouver-	En cours		

INTERVENTION	À RÉALISER		
	Court terme	Moyen terme	Long terme
nementaux pour assurer la préservation, la reconnaissance et la mise en valeur de l'Île-aux-Tourtes.			
14. Mettre sur pied une campagne d'informations visant à sensibiliser les citoyens sur le rôle essentiel des arbres dans l'écologie urbaine et sur l'importance de planter le bon arbre au bon endroit.	✓		
15. Mettre sur pied, une politique de gestion du patrimoine arboricole municipal visant, notamment, à : a) « améliorer l'aspect esthétique de la ville; b) minimiser l'entretien du patrimoine arboricole municipal; c) assurer un entretien efficace et un suivi rigoureux du patrimoine arboricole municipal assurant la longévité des arbres et la sécurité des citoyens ». Afin de s'assurer de la création d'alignement d'arbres, le long des voies de circulation, 2 moyens de mise en oeuvre sont privilégiés, soit : 1) Pour les voies de circulation ayant une grande visibilité et un impact important sur l'image de la ville : a) la plantation, par la Ville , d'un alignement d'arbres à l'intérieur des emprises des voies de circulation. Cette alternative permet à la Ville d'avoir un meilleur contrôle sur la localisation, les distances de dégagement et le choix des essences d'arbres mais implique des frais d'entretien et une responsabilité en cas de dommages causés par les arbres. La planification des alignements d'arbres devra être intégrée à celle des travaux de construction des nouvelles rues. Réserver, à même les argents prévus pour la construction des voies de circulation, l'argent nécessaire pour planter les arbres, suite à la construction des bâtiments principaux et du nivellement du terrain.	✓		
2) Pour les autres voies de circulation : a) la plantation d'un alignement d'arbres, par le propriétaire , sur les terrains privés. Cette alternative est évidemment beaucoup moins coûteuse pour la Ville et permet d'augmenter la distance séparant les arbres des réseaux d'infrastructures publics (aqueduc, égouts, électricité, téléphone). Toutefois, elle ne permet aucun contrôle quant à l'entretien des arbres et, bien peu de contrôle, quant à la localisation, aux distances de dégagement et au choix des essences, spécifiquement à long terme, dans le cas de remplacement d'arbres.	✓		
Afin d'assurer l'efficacité de ce moyen de mise en oeuvre, exiger des promoteurs, par l'intermédiaire de la réglementation d'urbanisme, que la création d'un alignement d'arbres soit inclut comme une des composantes de la nouvelle rue et s'assurer qu'il soit réalisé suite à la construction de celle-ci et au nivellement du terrain, afin d'assurer l'uniformité de l'alignement. Pour ce faire, exiger, comme condition préalable à l'émission d'un permis de construction, le dépôt d'un montant d'argent en garantie de la plantation d'arbres. Un encadrement réglementaire devra, par ailleurs, être défini afin de fixer un minimum d'arbres à planter en bordure des rues, afin de guider les promoteurs quant à la localisation des			

INTERVENTION	À RÉALISER		
	Court terme	Moyen terme	Long terme
<p>arbres, aux normes de dégagement à respecter, au choix des essences ainsi qu'à la qualité et à la dimension des arbres à planter.</p> <p>Nonobstant le moyen de mise en oeuvre privilégié, une attention particulière devra être apportée sur la sélection des essences d'arbres (forme et grosseur à maturité, importance des racines, tolérance au stress urbain, au sel et à la pollution de l'air, diversité des essences) afin de s'assurer qu'on plante le bon arbre au bon endroit. Ce travail de réflexion sera assumé par la Ville.</p> <p>Par ailleurs, considérant les objectifs fixés au volet récréotouristique quant à l'importance de privilégier l'aménagement des parcs existants, la plantation d'arbres dans les parcs de la ville constituera l'une des priorités de la future politique de gestion du patrimoine arboricole municipal.</p>			
<p>17. Poursuivre le programme annuel de plantation d'arbres dans les espaces publics, le programme « <i>Forêt urbaine</i> » et assurer un suivi de la plantation des arbres. Promouvoir dans ce programme, l'importance de planter « <i>le bon arbre au bon endroit</i> ».</p>	✓		

CHAPITRE VIII : ENTRÉE EN VIGUEUR

8.0 ENTRÉE EN VIGUEUR

Le présent règlement entre en vigueur conformément à la loi.

VILLE DE VAUDREUIL-DORION

Monsieur Réjean Boyer, maire

Madame Lise Roy, greffière

Adoption du projet :	02-02-18
Consultation :	02-03-14
Avis de motion :	02-03-18
Adoption règlement :	02-04-15
Entrée en vigueur :	02-

ANNEXE I

Synthèse du recueil de statistiques et des prévisions démographiques

Synthèse du recueil de statistiques et des prévisions démographiques

La présente annexe constitue une synthèse du document intitulé « *Recueil de statistiques et prévisions démographiques* » réalisé dans le cadre des études préparatoires à la réalisation du règlement du plan d'urbanisme de la Ville de Vaudreuil-Dorion. Pour des informations plus détaillées, le lecteur est donc invité à se référer à ce document.

1) Données socio-démographiques et économiques

La ville de Vaudreuil-Dorion se caractérise par la grande superficie de son territoire (73,18 km², soit la cinquième plus grande municipalité de la MRC), l'importance de sa zone blanche (32,01 km² : 44 % de son territoire, soit 15,6 % de celui de la zone blanche de la MRC) et par son caractère à la fois urbain et agricole.

La population est relativement jeune (prédominance du groupe d'âge 25 - 44) et à grande majorité francophone (81,7 %). Le taux de chômage y est peu élevé (8,5 %), malgré un niveau de scolarité moins élevé que celui des entités comparées (faible proportion d'universitaire).

La ville de Vaudreuil-Dorion connaît, depuis 25 ans, une forte croissance de sa population. Toutefois, malgré sa localisation stratégique à l'entrée de la MRC de Vaudreuil-Soulanges, la Ville de Vaudreuil-Dorion ne s'est pas imposée comme pôle de développement régional. Son importance démographique régionale est demeurée la même, soit environ 20 % de celle de la MRC de Vaudreuil-Soulanges.

Cependant, avec plus de 38 % des emplois de la MRC, Vaudreuil-Dorion s'affirme comme l'un des principaux pôles d'emplois de la région. Bien que la grande majorité des résidents de Vaudreuil-Dorion doive se déplacer dans l'ouest de l'Île de Montréal ou à Montréal, pour travailler, plus de 30 % des résidents travaillent à Vaudreuil-Dorion ce qui, dans le contexte d'une municipalité située en périphérie de Montréal, est relativement élevé.

De 1985 à 1994, la moyenne des nouvelles constructions résidentielles était de 160 par année. Depuis 1990, cette moyenne n'est toutefois que de 120 constructions par année, ce qui, considérant le contexte économique actuel, constitue une référence plus réaliste.

Le parc de logements de Vaudreuil-Dorion est très jeune (60,1 % des logements ont été construits après 1970) et plus diversifié que celui de la MRC et de l'ouest de l'Île de Montréal, et ceci malgré la prédominance imposante de l'habitation unifamiliale (68,6 %). L'habitation bi - trifamiliale et multifamiliale représente une proportion importante (31,4 %) du parc de logements et, depuis 1990, près de 47 % des nouveaux logements. Considérant la proportion relativement élevée de logements loués (35 %) comparativement à la MRC (23 %) et à l'ouest de l'Île de Montréal (28 %), le parc de logements de Vaudreuil-Dorion semble répondre, à l'échelle régionale (MRC et l'ouest de l'Île de Montréal), à une demande spécifique du marché pour du logement de plus forte densité.

La valeur moyenne du logement à Vaudreuil-Dorion est de 119 633 dollars, soit une moyenne sensiblement inférieure à celle de 143 150 dollars observée pour l'ensemble de la MRC. En fait, de 1981 à 1991, Vaudreuil-Dorion a été complètement déclassée à ce niveau par la MRC ainsi que par l'ensemble du Québec, lesquels avaient pourtant une valeur moyenne inférieure, en 1981. La valeur moyenne des nouvelles constructions résidentielles observées depuis 1991 (111 280 dollars), confirme d'ailleurs cette tendance vers du logement peu coûteux.

Le marché pour du logement de grande valeur qui existe dans la MRC (4 municipalités de la MRC ont une valeur moyenne des logements variant entre 173 267 dollars et 487 720 dollars) échappe présentement à Vaudreuil-Dorion, et ceci malgré sa localisation stratégique et sa grande accessibilité. L'évolution du revenu moyen par ménage, de 1981 à 1991, permet également de constater que les ménages à haut revenu sont attirés par d'autres municipalités que Vaudreuil-Dorion puisque le revenu moyen de la MRC a connu une augmentation sensiblement plus élevée (99,4 %) que celui de Vaudreuil-Dorion (86 %).

2) Prévisions démographiques

Cinq (5) méthodes d'estimation à court terme des populations ont été retenues pour évaluer la population future de Vaudreuil-Dorion, soit :

- la méthode de l'extrapolation graphique;
- les méthodes mathématiques de :
 - la courbe exponentielle;
 - la courbe de puissance;
 - la ligne droite;
 - la courbe logarithmique.

Compte tenu :

- du coefficient de corrélation très élevé des méthodes mathématiques de la courbe exponentielle et de la courbe de puissance;
- de la similarité des résultats obtenus entre les méthodes de la courbe exponentielle, de la courbe de puissance et de l'extrapolation graphique;
- que les résultats obtenus par la méthode de l'extrapolation graphique se situent entre les résultats obtenus par la méthode de la courbe exponentielle et ceux obtenus par la méthode de la courbe de puissance;

les résultats obtenus par la méthode de l'extrapolation graphique ont servi de référence ultime dans l'estimation de la population future de Vaudreuil-Dorion. Celle-ci est donc estimée à :

- 1996 : 19 523;
- 2001 : 22 165;
- 2006 : 25 165.

La population de la ville de Vaudreuil-Dorion était de 17 196 habitants en 1991. Si aucun phénomène majeur ne vient perturber les données, celle-ci devrait atteindre le cap de 20 000 habitants en 1997 et celui de 25 000 habitants vers l'an 2006. Cette nouvelle population représenterait une augmentation d'environ 6 700 personnes sur un période de douze (12) ans, soit en moyenne d'environ 558 nouveaux résidents, par année, durant douze (12) ans.

ANNEXE II

Définitions

Activité industrielle à risques élevés

Activités industrielles comportant une quantité suffisante de matières dangereuses, très combustibles, inflammables ou explosives pour constituer un danger particulier.

Artère

Voie de circulation distribuant, à des vitesses et des débits plutôt élevés, la circulation entre les autoroutes et les voies collectrices. L'artère qui, bien souvent, traverse le territoire municipal et accède à ceux des municipalités adjacentes permet de pénétrer à l'intérieur de la structure urbaine et ainsi d'accéder à toutes les fonctions urbaines.

Autoroute

Voie de communication à chaussées séparées, exclusivement réservée à la circulation rapide, ne comportant aucun croisement à niveau ni aucun accès direct aux propriétés, sauf exception, et accessible seulement en des points aménagés à cet effet.

Coefficient d'emprise au sol (CES)

Rapport entre la superficie occupée par le bâtiment principal et la superficie du terrain sur lequel il est érigé.

Voie collectrice

Voie de circulation recueillant le trafic des artères et le distribuant dans les voies locales.

Coupe d'assainissement

L'abattage ou la récolte d'arbres déficients, tarés, dépérissant, endommagés ou morts afin de prévenir la propagation d'insectes ou de maladies dans un peuplement.

Coupe de jardinage

Coupe annuelle ou périodique d'arbres choisis individuellement 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 cultureux nécessaires aux arbres en croissance. La coupe est répartie uniformément sur le sol boisé.

Déchet

Reste ou sous-produit de production ou d'utilisation de biens matériels non réemployé, considéré comme étant non recyclable et rejeté hors de tout cycle de production ou

d'utilisation humaine; le terme déchet inclut les déchets domestiques, les déchets dangereux et toutes autres matières dont la description correspond à la présente définition.

Déchet dangereux

Tout déchet dont la description correspond à la définition de l'expression « *Déchet dangereux* » comprise dans le Règlement sur les déchets dangereux (Q-2, r.12.1).

Densité d'occupation du sol

Mesure quantitative de l'intensité de l'occupation du sol, exprimée sous forme d'un rapport entre les éléments occupant un espace et une unité de territoire.

Habitation de faible densité

Habitation unifamiliale isolée et jumelée.

Habitation de moyenne densité

Habitation unifamiliale contiguë de six (6) unités ou moins;
Habitation bi-trifamiliale isolée, jumelée et contiguë de six (6) unités ou moins;
Habitation multifamiliale isolée de six (6) unités ou moins.

Habitation de forte densité

Habitation unifamiliale contiguë de sept (7) unités ou plus;
Habitation bi-trifamiliale contiguë de sept (7) unités ou plus;
Habitation multifamiliale isolée, jumelée et contiguë de sept (7) unités ou plus.

Insertion par harmonie¹

Opération qui vise à construire un bâtiment nouveau ou une partie de bâtiment dans un ensemble existant dont on veut maintenir l'homogénéité.

Cette opération doit respecter certaines composantes urbaines et architecturales dictées par l'environnement physique immédiat (l'implantation, la volumétrie, le traitement architectural, etc.) et s'inscrire en continuité par rapport à celui-ci.

L'insertion par harmonie est privilégiée lorsque le milieu présente des caractéristiques de cohérence et d'homogénéité.

1 RENY, Claude, Principes et critères de restauration et d'insertion, Les Publications du Québec, 1991, pages 46, 115 et 116.

Matière dangereuse

Substance qui a la propriété d'empoisonnement par son ingestion directe ou indirecte ou par son contact avec la peau ou par inhalation ou toute substance considérée inflammable au sens du *Code national de prévention des incendies*.

Parc communautaire

Le parc communautaire devrait être accessible à l'ensemble de la population. Il peut être de dimension et de formes variées selon les activités prévues et les besoins de la population. Les parcs communautaires s'étendent habituellement sur huit hectares (8 ha) à douze hectares (12 ha) ou parfois davantage. Il est rarement possible de réunir, pour ces fins, les terrains voulus à partir des espaces consacrés aux parcs dans le lotissement.

« Outre des aires de jeux, il peut contenir des terrains de pique-nique, des arrangements horticoles, des zoos domestiques, des pistes de ski de randonnée et de ski alpin, des patinoires ouvertes et un centre récréatif-communautaire. »¹

Parc de quartier

Le parc de quartier possède une superficie variable en fonction des installations et activités que l'on y retrouve. Un parc de quartier de deux hectares (2 ha) peut habituellement desservir mille deux cents (1 200) maisons situées dans un rayon de six cents mètres (600 m) à neuf cents mètres (900 m), selon la concentration des logements.

D'ordinaire, « les principales activités consistent en jeux d'enfants, base-ball, soccer et football ». ¹ Les parcs de quartier plus considérables peuvent être également dotés de court de tennis et de piscines. Dans le cas où la topographie s'y prête, ces espaces peuvent servir à des jeux non organisés ou faisant appel à l'esprit d'aventure, à la course, au hockey, au patinage, à la planche à roulette et aux glissades l'hiver¹.

Les parcs de quartier peuvent également contenir des étangs de rétention reliés au réseau d'écoulement des eaux de pluie. Dans le cas d'étangs permanents et à ciel ouvert, les mesures de sécurité doivent être prévues en conséquence.

Afin de rationaliser les espaces de parcs et de rentabiliser davantage les coûts d'aménagement, certains parcs de quartier ont intérêt à être combinés à des cours d'école. Ces parcs doivent toutefois être dotés d'accès directs à la rue et d'espaces de stationnement.

1 S.C.H.L., Gouvernement du Canada, Aménagement des ensembles résidentiels, Conseils et recommandations, page 68.

Parc de voisinage

Le parc de voisinage occupe généralement un emplacement central, d'accès facile et sécuritaire à partir des habitations. Il devrait être situé de manière à déranger le moins possible les résidents donc, loin des fenêtres, des pièces habitables ou des aires de séjour privées. Une variété d'aires de jeux est nécessaire pour satisfaire les besoins des enfants de divers âges.

Pour les enfants d'âge préscolaire, il est souhaitable de retrouver plusieurs petits parcs plutôt qu'un seul grand parc afin que les enfants puissent demeurer dans le voisinage de leur résidence. Étant donné que les enfants de cet âge ont besoin de surveillance adulte, des sièges devraient y être aménagés. Un tel parc devrait donc pouvoir accueillir entre vingt (20) à trente (30) enfants et avoir une superficie de cent mètres carrés (100 m²) à trois cents mètres carrés (300 m²).

Pour les enfants d'âge scolaire, qui peuvent davantage s'éloigner de la résidence et qui ont besoin d'espaces plus vastes pour les sports de groupe et les jeux actifs, un parc aménagé à leur intention devrait couvrir une superficie allant jusqu'à trois mille mètres carrés (3 000 m²) et desservir environ trois cents (300) maisons dans un rayon de quatre cents mètres (400 m). Ces parcs n'ont pas nécessairement besoin d'aménagement particulier.

Plan directeur d'urbanisme

La réalisation d'un plan directeur d'urbanisme vise à assurer la mise en valeur optimale d'un site sur la base de son potentiel inhérent, de son environnement ainsi que des principales orientations d'aménagement régionales et municipales établies. Habituellement, un plan directeur d'urbanisme inclut trois (3) grandes étapes, soit :

1) La problématique d'aménagement

La problématique d'aménagement consiste à définir, à partir d'un inventaire complet des caractéristiques du site ainsi que de la réglementation d'urbanisme en vigueur, les éléments structurants ayant un impact sur les choix d'aménagement du site. Les principaux inventaires consistent à mettre en relief :

- les caractéristiques physiques du site :
 - la topographie;
 - l'hydrographie;
 - les zones inondables et de mouvements de terrains;
 - le type de sol et la qualité du drainage;
 - la capacité portante du sol;
 - la profondeur du roc;
 - la végétation;

- l'ensoleillement et les vents dominants;
 - les percées visuelles et panoramas;
 - l'accessibilité du site;
- l'utilisation du sol du site et du milieu environnant;
 - la localisation des services municipaux et des infrastructures routières;
 - le profil démographique et les tendances du marché;
 - la réglementation d'urbanisme en vigueur : schéma d'aménagement, plan et règlements d'urbanisme.

2) Le concept d'aménagement

C'est sur la base d'objectifs d'aménagement découlant de la spécificité des lieux et de l'image souhaitée du projet par les principaux intervenants que s'effectue l'élaboration conceptuelle du projet d'aménagement. Parmi les objectifs d'aménagement poursuivis, on peut citer, à titre d'exemples :

- protéger et mettre en valeur les éléments naturels d'intérêt;
- maximiser l'ensoleillement des bâtiments;
- créer un réseau routier hiérarchisé minimisant la circulation sur les rues locales;
- répondre aux besoins du milieu en termes d'espaces verts et récréatifs.

Le processus de création conceptuelle implique généralement l'élaboration de plusieurs concepts d'aménagement parmi lesquels est choisi le concept d'aménagement répondant le plus adéquatement aux particularités du site et aux objectifs d'aménagement définis, tout en offrant un design articulé et un équilibre d'ensemble. Généralement, un concept d'aménagement comprend les composantes suivantes :

- les différentes vocations retenues pour les sites et leur répartition;
- la création d'un réseau routier hiérarchisé et sécuritaire;
- les densités d'utilisation du sol et dimensions de terrains;
- la création d'un réseau vert;
- la typologie des bâtiments (type, hauteur, etc.).

Le concept d'aménagement peut également pousser beaucoup plus loin la planification du développement en définissant :

- l'implantation précise des bâtiments et leur relation avec les espaces publics (rue, parc, sentier piétonnier, etc.);

- la définition des espaces réservés aux aménagements paysagers, au stationnement, aux cheminements piétonniers, etc.;
- l'élaboration d'un cadre architectural (matériaux, ouvertures, style, etc.) et paysager (plantation, alignement, etc.).

3) Les recommandations

Habituellement, un plan directeur d'urbanisme est accompagné d'une liste de recommandations visant principalement à faciliter la mise en oeuvre du projet relativement à des aspects techniques plus complexes. La liste des recommandations inclut également l'identification des modifications réglementaires nécessaires, le cas échéant, à la réalisation du projet. En bref, la section « *Recommandations* » vise à faciliter le travail de l'ensemble des intervenants dans le dossier afin de faciliter et accélérer l'acceptation et la réalisation du projet d'aménagement.

Pôle civique

Centre administratif et politique de la collectivité locale (hôtel de ville regroupant ses différents services de gestion : génie, urbanisme, greffe, trésorerie, communautaire, etc.), auxquels pourraient se greffer les services administratifs des gouvernements : régional, provincial et fédéral et les services culturels.

Résidu

Reste ou sous-produit de production ou d'utilisation de biens matériels destiné à être réemployé ou considéré comme étant recyclable.

Route régionale

Routes servant de lien entre les municipalités de la région.

Utilisation de matières dangereuses

Processus par lequel une matière dangereuse entre dans le procédé de fabrication d'un produit industriel.

Voie locale

Voie de circulation fournissant un accès direct aux propriétés qui la bordent. La voie locale ne dessert que le trafic qui y trouve là son origine ou sa destination, et donc n'est pas destinée aux grands débits de circulation de transit.

Zone agricole décrétée

Désigne la zone agricole décrétée par le gouvernement du Québec en vertu de la *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles (LPTAA)*.

ANNEXE III

Plans 1 de 17 à 17 de 17