Seul un exemplaire certifié conforme du présent document par le greffier a valeur légale.

Vaudreuil-Dorion

SUR HARWOOD

PROJET - PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME (PPU)
consultation du 15 octobre 2015

Seul un exemplaire certifié conforme du présent document par le greffier a valeur légale.

TABLE DES MATIÈRES

1.	**INTRODUCTION**	**3**
1.1	Présentation de la démarche	3
1.2	Contexte de planification	4
1.3	Territoire d'application	4
2.	**ANALYSE URBAINE**	**6**
2.1	Grandes étapes de développement	6
2.2	Cadre bâti	8
2.3	Utilisation du sol	8
2.4	Mobilité	10
2.5	Contraintes et potentiels	11
3.	**CADRE D'AMÉNAGEMENT**	**12**
3.1	Vision d'aménagement	12
3.2	Orientations et objectifs spécifiques	14
4.	**PROGRAMME PARTICULIER DE RÉAMÉNAGEMENT**	**18**
4.1	Concept de mise en valeur	18
4.2	Planification détaillée par secteurs	20
4.3	Affectations détaillées et densités	28
4.4	Critères relatifs aux hauteurs, alignements et volumétries des bâtiments	32
4.5	Traitement architectural	34
4.6	Verdissement et architecture de paysage	36
4.7	Stationnements	37
5.	**PLAN D'ACTION**	**38**
5.1	Stratégie de planification	38
5.2	Stratégie de réaménagement du domaine public	40
5.3	Stratégie de déploiement des infrastructures	44
5.4	Programme d'acquisition d'immeubles	46
5.5	Programme de crédits de taxes	47
6.	**SOURCES**	**48**

Seul un exemplaire certifié conforme du présent document par le greffier a valeur légale.

1. INTRODUCTION

1.1 Présentation de la démarche

Depuis plusieurs années, les résidents et les gens d'affaires font part aux élus de différentes préoccupations concernant le centre d'activités du boulevard Harwood et de la route De Lotbinière. Entre autres, la vitalité commerciale et la qualité du milieu de vie sont des enjeux qui les interpellent.

Consultations publiques

Entre octobre 2014 et octobre 2015, un processus de consultations publiques majeur a été mené par la Ville dans le cadre du projet de revitalisation du boulevard Harwood et de ses environs. Cinq séances d'information, un sondage en ligne, quatre ateliers participatifs de design, le dépôt de mémoires par cinq organismes de la région, une soirée d'audiences publiques et une évaluation d'impact sur la santé menée par la Direction de la santé publique de la Montérégie ont permis de brosser un portrait complet du territoire. Mettant à contribution plusieurs acteurs du développement dans la réflexion et la recherche de solutions, les consultations publiques ont hautement enrichi la réflexion dont découle le présent programme.

PPU comme mécanisme d'encadrement

Le programme particulier d'urbanisme (PPU) est une composante du plan d'urbanisme permettant de planifier avec plus de précision certains secteurs qui suscitent un intérêt de la part du conseil municipal en raison de préoccupations particulières. Le PPU est un outil de planification qui constitue un mécanisme d'encadrement efficace dont une municipalité locale peut se doter en vertu de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (LAU).

Ainsi, le PPU constitue un excellent levier pour la Ville de Vaudreuil-Dorion afin d'orchestrer le redéveloppement du quartier en planifiant les affectations du sol et la densité de son occupation, le tracé et le gabarit des voies de circulation, l'emplacement des équipements municipaux, la nature des espaces publics, l'identification des partenaires de développement, les règles qui encadrent la réglementation d'urbanisme, la création de divers programmes (acquisition d'immeubles, subventions, crédits de taxes, etc.), la séquence de construction, la durée du projet, les coûts de réalisation, etc.

Leadership de Vaudreuil-Dorion

Devant les nombreux enjeux qui touchent le secteur Harwood – De Lotbinière, il s'avère essentiel de prendre en main le redéveloppement de cette partie importante du territoire, et ce, dans une vision claire, intégrée et à long terme afin d'assurer une croissance optimale et harmonieuse du quartier central. La Ville de Vaudreuil-Dorion tient donc à assumer son leadership, à influencer positivement son développement en coordonnant les actions de tous les gens qui prendront part à la mise en valeur du secteur et à optimiser l'utilisation du sol et les investissements publics qui seront nécessaires pour stimuler son développement.

Seul un exemplaire certifié conforme du présent document par le greffier a valeur légale.

1.2 Contexte de planification

Plan métropolitain d'aménagement et de développement de la Communauté métropolitaine de Montréal

Ce PPU s'inscrit dans un esprit de consolidation et de densification du milieu urbain existant en lien avec le schéma d'aménagement de la Municipalité régionale de comté (MRC) de Vaudreuil-Soulanges et en concordance avec le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM). En raison de l'augmentation du coût des infrastructures, de la dilapidation des terres agricoles et de l'augmentation des émissions de gaz à effet de serre, le PMAD vise à consolider le développement urbain et à le lier au développement du transport, notamment en ce qui concerne les enjeux de sécurité, de santé et de qualité de vie.

Enjeux de transport

Depuis des années, le ministère des Transports du Québec (MTQ) promet le parachèvement de l'autoroute 20 entre Vaudreuil-Dorion et Sainte-Anne-de-Bellevue. Ce tronçon d'une dizaine de kilomètres est le seul à ne pas avoir été complété entre l'Ontario et L'Isle-Verte. Dans le PMAD, le gouvernement a d'ailleurs réitéré son intention de construire ce tronçon manquant sur l'emprise existante prévue à cette fin, soit le long de la voie ferrée du Canadien National (CN). Projet majeur, l'ouverture de cette nouvelle infrastructure aura de grandes répercussions, entre autres, sur les commerces et le milieu de vie.

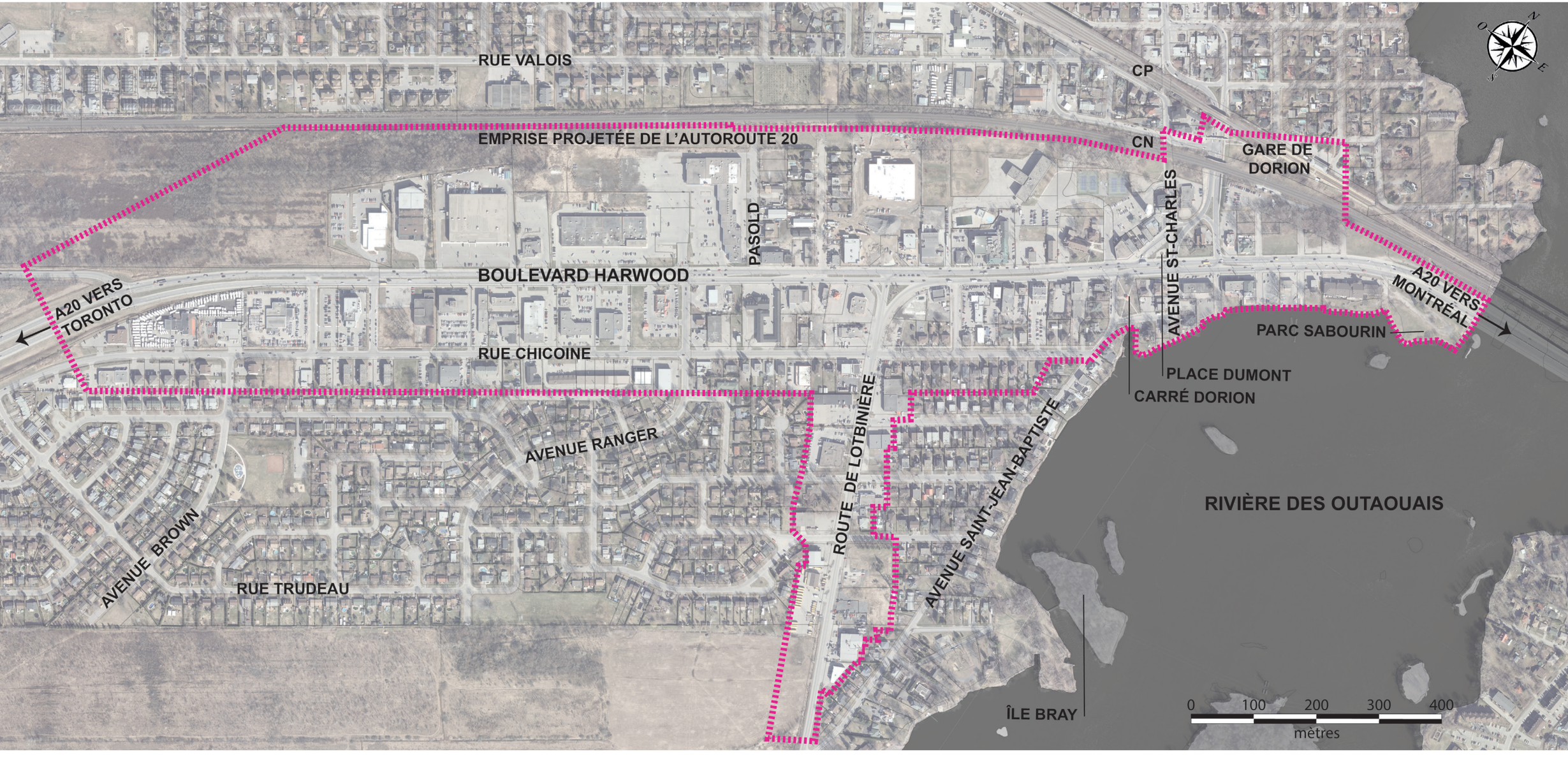
Dans le PMAD, la gare Dorion a aussi été identifiée comme un point d'accès structurant au réseau de transport en commun métropolitain et son aire d'influence doit ainsi être densifiée suivant l'approche de planification de type Transit-Oriented Development (TOD). En lien avec les objectifs gouvernementaux d'augmentation de la part modale du transport collectif, le projet du train de l'Ouest vise à tripler le nombre de départs quotidiens sur la ligne de train de banlieue de Vaudreuil–Hudson de l'AMT dans les deux directions et à réduire le temps de trajet vers Montréal, ce qui rendrait le train davantage attractif et compétitif.

Dans un même ordre d'idées, le Conseil intermunicipal de transport (CIT) de la Presqu'Île a déjà manifesté son intention de faire du boulevard Harwood un axe de rabattement de circuits d'autobus, ce qui cadre aussi avec l'objectif d'augmenter la part modale des transports actifs et collectifs.

1.3 Territoire d'application

Comme démontré au plan suivant, les limites du territoire d'application du PPU sont : à l'ouest, l'emprise de l'autoroute 20 projetée; au nord, la voie ferrée du Canadien National incluant la gare Dorion de l'AMT; à l'est, le pont Taschereau et la rivière des Outaouais et au sud, les lignes de lots arrière des lots ayant front au sud de la rue Chicoine jusqu'à l'avenue Saint-Jean-Baptiste et de part et d'autre de la route De Lotbinière jusqu'à la limite de la zone agricole.

Seul un exemplaire certifié conforme du présent document par le greffier a valeur légale.



Seul un exemplaire certifié conforme du présent document par le greffier a valeur légale.

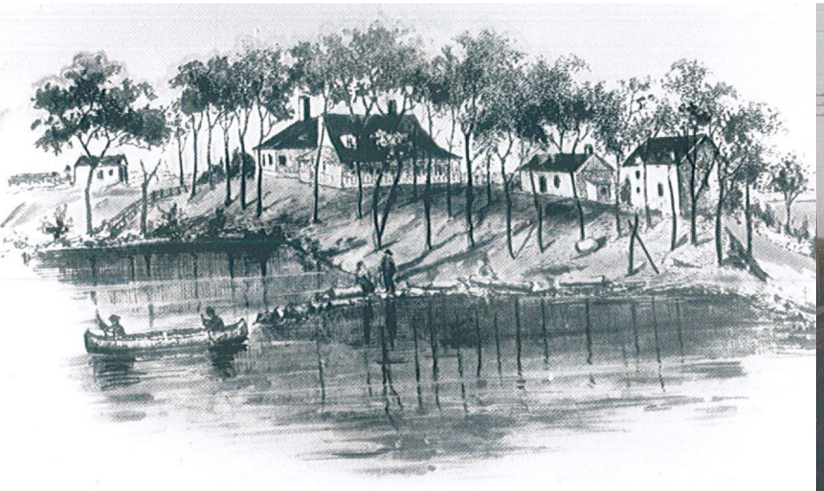
2. ANALYSE URBAINE

2.1 Grandes étapes de développement

Malgré la concession de la seigneurie de Vaudreuil en 1702, c'est Michel Chartier De Lotbinière qui acquiert la seigneurie en 1763 et qui devient le premier seigneur à y tenir feu et lieu. C'est d'ailleurs à l'est du territoire d'application sur la rivière des Outaouais, à l'emplacement actuel du parc Sabourin, qu'il décide de s'installer. Le premier siècle et demi d'occupation européenne dans le secteur fut marqué par l'essor de l'agriculture et le commerce de fourrures, dont la maison Trestler à proximité en est le principal témoin. En 1823, Louise-Josephte Chartier De Lotbinière, qui a hérité de la seigneurie, se marie à un marchand de Montréal, un certain Robert Unwin Harwood.

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

Dans les années 1960 et au début des années 1970, de nombreux changements s'opèrent dans le secteur : développements résidentiels de Dorion Gardens et de Bel-Air, canalisation du cours d'eau Dorion, ouverture de la nouvelle école Saint-Jean-Baptiste, inauguration du pont de l'Île-aux-Tourtes (A40), élargissement du boulevard Harwood, planification du campus de la Cité-des-Jeunes, aménagement du viaduc de la rue Saint-Henri, etc. Le développement accéléré de l'après-guerre et de la deuxième moitié du 20e siècle emporte avec lui les traces les plus anciennes de l'occupation concentrées à l'extrémité est du territoire d'application.







Seul un exemplaire certifié conforme du présent document par le greffier a valeur légale.

Le boulevard Harwood et la route De Lotbinière constituent deux axes de transit majeurs pour Vaudreuil-Dorion et la région. Plusieurs commerces ont bénéficié de la circulation de transit en s'installant le long des artères, et ce, particulièrement dans la deuxième moitié du XX^{e} siècle selon la logique des *strips* commerciales nord-américaines, soit par une faible densité, une succession d'affiches tape-à-l'œil et un nombre élevé de cases de stationnement de surface.







Seul un exemplaire certifié conforme du présent document par le greffier a valeur légale.

2.2 Cadre bâti

Le bâti le plus ancien du secteur couvert par le PPU se trouve près de la gare Dorion, sur les axes de l'avenue Saint-Charles et de la rue Dumont, qui ont un caractère de noyau villageois, commercial et mixte, ainsi que l'avenue Saint-Jean-Baptiste, plus résidentielle. Les bâtiments le long de ces tracés fondateurs, dont certains datent de la deuxième moitié du 19e siècle, sont diversifiés et reflètent un dynamisme économique à travers les époques.

Sur le boulevard Harwood, le bâti s'est développé progressivement de l'est vers l'ouest, à partir des vestiges du moulin à eau du 18e siècle que l'on peut toujours observer au pied du parc Sabourin. Plusieurs bâtiments anciens qui se trouvaient au coin des avenues Sabourin, Robert, William, Allen, Saint-Henri et Saint-Charles sont aujourd'hui disparus en raison de l'élargissement du boulevard Harwood, de la construction du viaduc Saint-Henri et du projet d'autoroute inachevé.

Dans le tronçon du boulevard Harwood, entre les avenues de la Fabrique et Pasold, la trame urbaine est plus serrée : le bâti est construit plus près de la rue, parfois de fonction mixte, à deux ou trois étages, entre l'avenue Saint-Jean-Baptiste et la rue Ange-Émile-Séguin, où l'on trouve des bâtiments construits entre 1939 et 1964. À partir de l'avenue Pasold, le bâti sur le boulevard Harwood date exclusivement de la deuxième moitié du 20e et du début du 21e siècle. Il est généralement monofonctionnel, c'est-à-dire commercial, et n'engendre que peu ou pas d'encadrement de la rue puisqu'implanté en milieu ou en fond de lot. Il en est de même sur le tronçon commercial de la rue Chicoine à l'ouest de l'avenue Ranger et sur la route De Lotbinière, où le bâti est aussi relativement récent et caractérisé par des usages de type entrepôts ou garages. Bien que ces secteurs soient ceux qui se sont développés le plus récemment, ils sont aussi les moins intéressants au point de vue architectural.

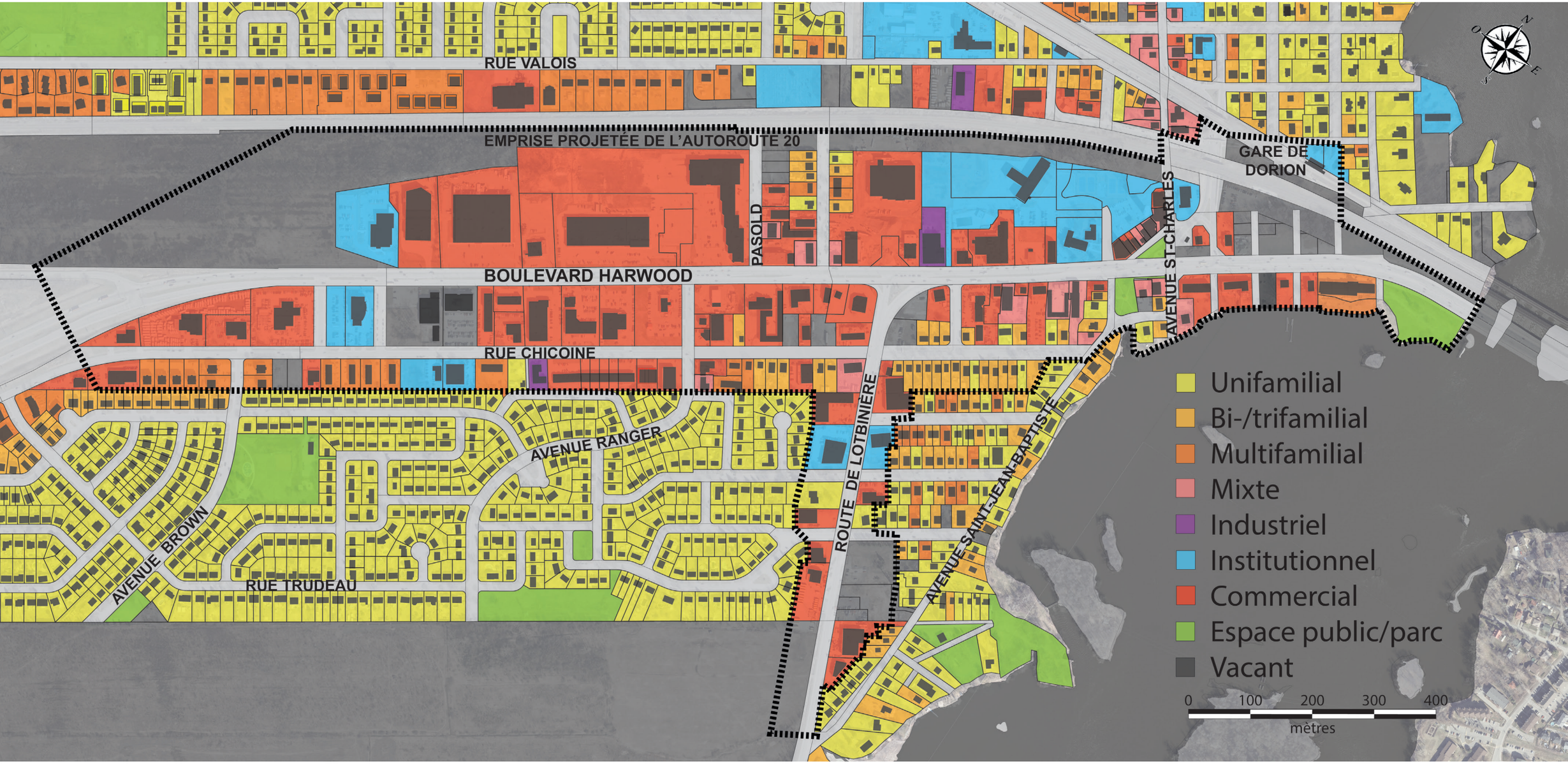
2.3 Utilisation du sol

La vaste majorité de l'affectation du territoire couvert par le projet de PPU est commerciale. Les commerces présents dans l'axe du boulevard Harwood reflètent le dynamisme de l'artère. On retrouve une grande diversité en termes de commerces de détail, notamment en alimentation et en biens de consommation courante, ainsi qu'une offre importante en services de diverses catégories. Avec l'apparition de nouveaux pôles commerciaux régionaux, l'offre commerciale du pôle Harwood – De Lotbinière semble de plus en plus tournée vers une offre en commerces de proximité et de moins en moins axée sur une offre régionale. Malgré la présence de quelques commerces de détail, particulièrement à proximité du carrefour avec la rue Chicoine, l'axe de la route De Lotbinière est quant à lui destiné davantage à des usages commerciaux plus lourds, souvent liés à la mécanique automobile. Le boulevard Harwood compte aussi ponctuellement différents commerces liés aux véhicules.

Alors que les quartiers qui ceinturent le secteur couvert par le PPU sont essentiellement résidentiels, ce type d'usage se retrouve à l'intérieur du territoire d'application seulement sur la rue Chicoine et l'avenue Besner. Quelques bâtiments mixtes font aussi figure d'exceptions, avec des logements à l'étage et des commerces au rez-de-chaussée. Ceux-ci se situent principalement autour de la place Dumont et de l'intersection Saint-Charles/Harwood, dans la partie la plus ancienne du secteur. En tout, on compte environ 310 logements sur le total de 85 hectares couverts par le PPU, ce qui équivaut à une densité résidentielle brute de 3,65 logements/ha.

De façon générale, le territoire souffre d'un déficit marqué de végétation au sol, ce qui est associé aux nombreux stationnements de surface souvent sous-utilisés qui couvrent d'impressionnantes superficies de sol. Il s'agit d'un bilan environnemental discutable, entre autres, en ce qui concerne les îlots de chaleur et la biodiversité.

Seul un exemplaire certifié conforme du présent document par le greffier a valeur légale.



Seul un exemplaire certifié conforme du présent document par le greffier a valeur légale.

2.4 Mobilité

Le parachèvement de l'autoroute 20, promis depuis de nombreuses années par le gouvernement, n'est toujours pas complété. Cette situation engendre une circulation de transit importante sur le boulevard Harwood, qui engendre à son tour des nuisances, particulièrement en raison de la part grandissante du camionnage dans la logistique du transport au Québec. Bien que la limite de vitesse y soit fixée à 50 km/h, la configuration des voies et leur manque d'encadrement facilitent grandement des vitesses bien au-delà des maximums autorisés.

En outre, l'environnement urbain est fortement conditionné par la circulation et le stationnement des automobiles et incite abondamment leur utilisation au détriment d'autres modes de transport.

Lorsque les rues en sont pourvues, les trottoirs sont généralement peu fréquentés et parfois trop étroits ou abimés. Dans un contexte d'aménagement peu compact où les piétons sont relégués au second plan, il est compréhensible que la part modale des déplacements utilitaires à pied soit faible, malgré la présence d'une diversité intéressante de commerces et services de proximité et d'une densité résidentielle relativement haute autour du secteur commercial. Le réseau cyclable du secteur est résolument incomplet. Marqué par la présence du boulevard Harwood qui rend les déplacements à vélo dangereux, le tronçon n° 5 de la Route verte qui doit passer par le secteur entre le pont Taschereau et l'avenue Saint-Jean-Baptiste n'est toujours pas parachevé.

Le secteur de Dorion profite de la présence d'une infrastructure majeure, soit la gare Dorion de l'AMT. Dans la perspective où le projet du train de l'Ouest venait à échéance à moyen terme, une fréquence accrue aurait un effet d'autant plus structurant sur le secteur. En lien avec le projet d'autoroute, l'accessibilité à la gare devient un enjeu fondamental. Outre le train, deux circuits d'autobus (n° 8 et n° 15) desservent la rue Chicoine en semaine, à l'heure de pointe seulement.

Le passage de deux voies ferrées majeures et l'emprise d'une autoroute projetée réduisent la connectivité de part et d'autre de ces infrastructures. La trame urbaine de la péninsule est donc profondément influencée par cette intensité des flux est-ouest à l'échelle continentale.

Seul un exemplaire certifié conforme du présent document par le greffier a valeur légale.

2.5 Contraintes et potentiels

Contraintes

L'analyse urbaine a révélé la présence d'un certain nombre de contraintes qui doivent être prises en considération dans le programme de réaménagement :

- le passage de deux voies ferrées majeures, ainsi que les nuisances (bruit, vibration, etc.), les risques de nature anthropique et la connectivité très difficile de part et d'autre qui s'y rattachent;
- la circulation de transit au cœur du quartier sur le boulevard Harwood, entre autres celle attribuable au camionnage, et toutes les nuisances qui y sont liées;
- dans l'optique où l'autoroute sera détournée, une chute de l'achalandage commercial, une diminution de la canopée verte et une augmentation des nuisances liées à la vitesse accrue des véhicules sont à prévoir;
- un aménagement fortement conditionné en fonction de l'automobile, ce qui diminue le potentiel pour former des aménagements adaptés aux piétons et augmente la dépendance à l'automobile;
- une forte ségrégation des usages et la présence de bâtiments commerciaux de grande surface qui augmentent la circulation et diminuent la connectivité dans la trame;
- une absence d'harmonie architecturale et un manque d'encadrement du domaine public par le bâti.

Potentiels

Plusieurs forces affermissent le potentiel de succès de l'opération de requalification du pôle Harwood – De Lotbinière :

- l'aspect patrimonial et historique du secteur, en lien avec les vestiges du moulin à eau, la maison Trestler, la gare de Dorion, le Vieux-Dorion et les avenues Saint-Charles et Saint-Jean-Baptiste;
- le cadre naturel enchanteur, principalement grâce à la présence de la rivière des Outaouais et son paysage fluvial;
- le tronçon projeté de la Route verte, sa connectivité avec le réseau cyclable de la ville et l'attrait récréotouristique qui s'y rattache;
- la présence de nombreux petits commerces qui accueillent déjà une grande diversité d'offres de vente au détail et de services;
- les nombreux stationnements sous-utilisés et certains bâtiments de faible intérêt laissent place à un important potentiel de requalification et de densification;
- une valeur immobilière inférieure à la moyenne du noyau urbain, ce qui justifie de nouveaux investissements publics et privés pour revaloriser le foncier;
- la desserte du secteur par la gare de trains de passagers de Dorion, équipement de transport collectif d'importance métropolitaine.

Seul un exemplaire certifié conforme du présent document par le greffier a valeur légale.

3. CADRE D'AMÉNAGEMENT

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

3.1 Vision d'aménagement

Pour encadrer la stratégie de requalification du secteur, la vision d'aménagement constitue l'idéal à atteindre. C'est sur cette base consensuelle, qui s'articule en trois volets, que reposent les orientations et objectifs du programme, mais aussi les prises de décisions en vue de faire du territoire couvert par le PPU un cadre de vie de qualité :

S'épanouir

D'ici 2035, le secteur Harwood – De Lotbinière deviendra un modèle en termes de qualité du milieu de vie axé sur le bien-être et la santé d'une population diversifiée par un aménagement compact, mixte, à échelle humaine et encourageant un mode de vie actif.

Prospérer

D'ici 2035, le secteur Harwood – De Lotbinière deviendra un pivot économique structurant et reflétant le succès de Vaudreuil-Dorion grâce à son offre commerciale diversifiée, son pôle régional d'éducation postsecondaire et son pôle civique, le tout dans un esprit de gestion responsable des ressources.

Valoriser

D'ici 2035, le secteur Harwood – De Lotbinière deviendra une entrée de ville notable où le patrimoine naturel, culturel et bâti est mis en valeur à travers sa composition urbaine harmonieuse issue d'une vision d'ensemble et reposant sur un réseau d'espaces publics structurants donnant aux citoyens un fort sentiment d'appartenance.

Seul un exemplaire certifié conforme du présent document par le greffier a valeur légale.



Seul un exemplaire certifié conforme du présent document par le greffier a valeur légale.

3.2 Orientations et objectifs spécifiques

Afin de bien encadrer la planification du secteur, chaque volet de la vision correspond à une orientation s'articulant en objectifs spécifiques :

Orientation 1 : S'épanouir – Améliorer le cadre et la qualité de vie

Objectifs spécifiques	Moyens de mise en œuvre
Quartier dynamique	Aménager, mettre en valeur et connecter les lieux de rencontres de qualité (espaces publics et de détente, aires de jeu, jardins communautaires, etc.)
	Donner une vocation culturelle au secteur
	Établir des mesures favorisant une intensité urbaine et une mixité harmonieuse des fonctions
Quartier compact à échelle humaine	Établir des critères architecturaux pour des rez-de-chaussée actifs (vitrines commerciales, accès direct aux logements, etc.)
	Établir une réglementation pour assurer une transition harmonieuse des volumétries avec les quartiers environnants
Mobilité douce et mode de vie actif	Parachever la Route verte et y connecter le réseau cyclable local
	Réaménager la rue pour un partage convivial et inclusif de tous les modes de transport
	Mettre en valeur les tunnels piétons et le viaduc dans l'axe Saint-Charles, notamment pour faciliter l'accès à la gare Dorion
	Favoriser le transport alternatif (auto-partage, stationnement à vélo, etc.)
	Aménager de nouvelles traverses pour connecter Dorion-Gardens au secteur
Mixité sociale	Développer des services et équipements publics adaptés pour tous
	Favoriser le développement résidentiel et la mixité des typologies résidentielles
	Favoriser l'intégration de logements sociaux et abordables
Impacts négatifs des grandes infrastructures de transport	Prescrire des normes de construction spécifiques pour contrôler les nuisances sonores
	Prescrire des critères de construction spécifiques pour contrôler les nuisances visuelles
	Aménager un espace tampon paysager entre l'autoroute projetée et le quartier

Seul un exemplaire certifié conforme du présent document par le greffier a valeur légale.

Orientation 2 : Prospérer – Faire du secteur un pôle économique structurant

Objectifs spécifiques	Moyens de mise en œuvre
Armature commerciale attractive	Créer des partenariats publics privés
	Promouvoir une offre commerciale locale, complémentaire, de proximité, diversifiée et de qualité
	Augmenter le bassin d'emploi et de population afin d'assurer un achalandage local
	Contingenter les usages qui déstructurent le paysage urbain et aider à la relocalisation des entreprises
Pôle institutionnel	Aménager un nouveau pôle du savoir
	Aménager un nouveau pôle civique régional
Investissements publics optimisés	Programmer l'acquisition d'immeubles aux fins de la revitalisation souhaitée et, dans certains cas, la revente sous conditions
	Rentabiliser les infrastructures publiques (transport en commun, égouts, électricité, etc.) par des aménagements denses et de qualité
	Optimiser les espaces de stationnement privés et sur l'emprise publique par une gestion de l'offre et de la demande en stationnements publics

Seul un exemplaire certifié conforme du présent document par le greffier a valeur légale.

Orientation 3 : Valoriser – Mettre en valeur l'identité du secteur

Objectifs spécifiques	Moyens de mise en œuvre
Patrimoine revalorisé	Valoriser le domaine public d'intérêt patrimonial et les tracés fondateurs
	Définir et caractériser les espaces d'intérêt patrimonial : mobilier urbain, éclairage, type de verdissement, repères visuels, affichage
	Instaurer un programme de subvention pour rénover les bâtiments d'intérêt
Espaces naturels connectés	Établis des corridors visuels protégés vers la rivière des Outaouais
	Réaménager et mettre en valeur le parc Sabourin et son accès
	Réaménager et mettre en valeur l'île Bray et son accès
	Mettre en place un programme de plantation d'arbres et de fleurs sur l'ensemble du secteur
	Mettre en valeur et connecter les équipements récréatifs (affichage, mobilier, promotion de la nature)
Entrées de ville caractérisées	Requalifier les entrées de ville à la sortie du pont Taschereau, sur la route De Lotbinière et à l'ouest du boulevard Harwood
	Améliorer la visibilité de la gare Dorion et son accessibilité à pied et à vélo
Composition urbaine intégrée	Aménager la rue de manière sécuritaire (saillies de trottoir, traverses piétonnes, éclairage, etc.)
	Établir des critères d'implantation et d'intégration architecturale favorisant notamment un dialogue harmonieux entre le bâti et l'espace public
	Favoriser la connectivité à pied et à vélo (rues, liens actifs, espaces publics, etc.)
	Prescrire des critères visant la diminution de l'empreinte écologique (rétention de l'eau de pluie, utilisation de matériaux réutilisables, etc.)

Seul un exemplaire certifié conforme du présent document par le greffier a valeur légale.



Seul un exemplaire certifié conforme du présent document par le greffier a valeur légale.

4. PROGRAMME PARTICULIER DE RÉAMÉNAGEMENT

4.1 Concept de mise en valeur

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

une refonte des normes d'urbanisme constitue un autre aspect majeur du programme. Le nouveau cadre bâti devra notamment respecter un certain niveau de densité et de compacité et contribuer à l'encadrement du domaine public par un alignement et un traitement architectural améliorant l'expérience des déplacements actifs.





Seul un exemplaire certifié conforme du présent document par le greffier a valeur légale.



Seul un exemplaire certifié conforme du présent document par le greffier a valeur légale.

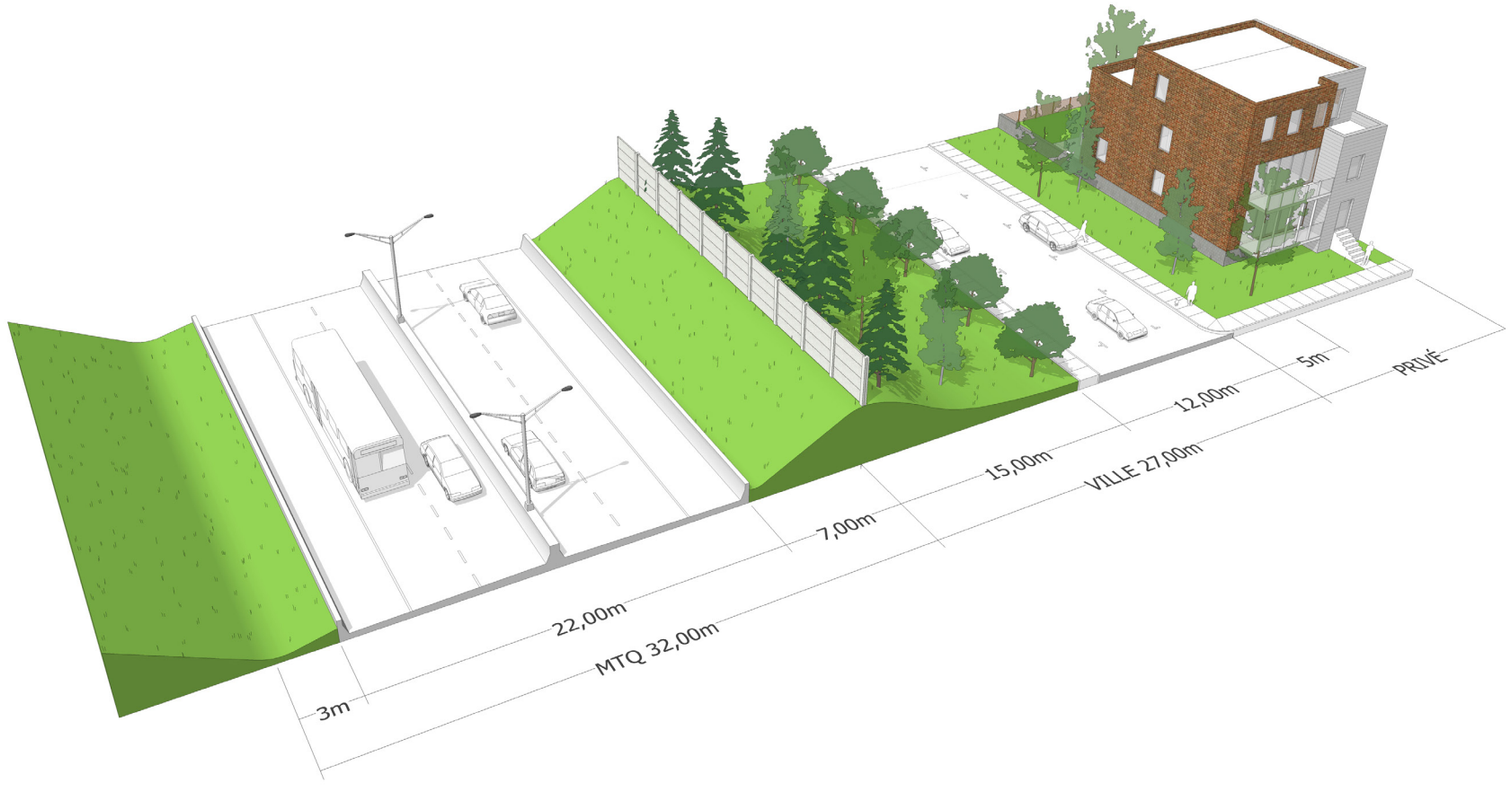
4.2 Planification détaillée par secteurs

Interface avec l'autoroute 20 parachevée

Le projet de parachèvement de l'autoroute 20 planifié par le MTQ prévoit un passage des voies rapides le long des voies ferrées du CN. Il s'avère opportun de prévoir la meilleure transition possible entre les voies rapides et les milieux de vie à proximité.

Ainsi, la distance minimale entre l'autoroute parachevée et les habitations ou une éventuelle école Saint-Jean-Baptiste relocalisée est de trente mètres. Ce dégagement minimal requis permettra notamment l'aménagement de talus paysagers, d'écrans acoustiques végétalisés et d'espaces de circulation parallèles entre le quartier et l'autoroute parachevée, répondant ainsi à des besoins d'intimité sonore et visuelle.

L'aménagement d'une passerelle nord-sud au-dessus des voies ferrées et de l'autoroute afin de connecter le quartier Dorion-Gardens et le secteur couvert par le PPU est aussi prévu.



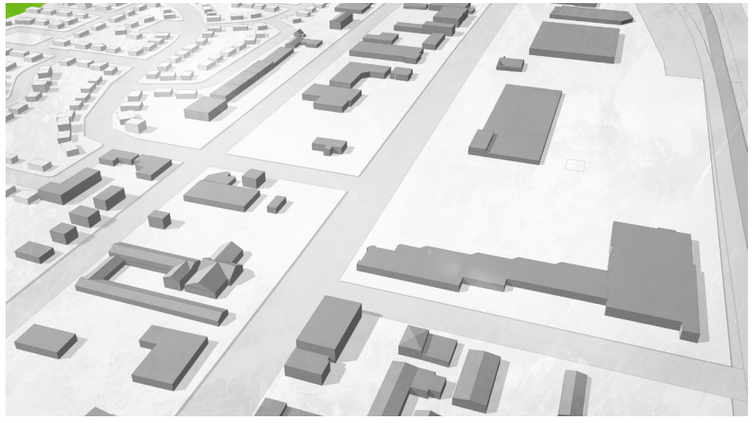
Seul un exemplaire certifié conforme du présent document par le greffier a valeur légale.

Îlot Pasold

Situé au nord du boulevard Harwood et à l'ouest de la rue Pasold, l'îlot du même nom est l'un des secteurs les moins denses de tout le secteur couvert par le PPU. Afin de bien encadrer l'immense potentiel de redéveloppement de cet îlot, celui-ci sera soumis à un règlement sur les plans d'aménagement d'ensemble (PAE), intégrant des critères quantitatifs et qualitatifs pour mieux évaluer un éventuel projet et intégrer celui-ci à la vision d'ensemble du secteur.

Le PAE prévoira notamment des ratios minimaux de densité et de verdissement, l'aménagement d'un espace public significatif à l'intersection de l'avenue Ranger et du boulevard Harwood, des transitions volumétriques harmonieuses entre les bâtiments mixtes et commerciaux du plus fort gabarit sur le boulevard Harwood, les bâtiments résidentiels et l'autoroute parachevée, ainsi que l'ouverture d'une rue est-ouest longeant le talus autoroutier, de rues nord-sud et d'un lien actif est-ouest au centre de l'îlot actuel.







Seul un exemplaire certifié conforme du présent document par le greffier a valeur légale.

Boulevard Harwood

Puisqu'il est impossible de réaménager à court terme l'emprise du boulevard Harwood, outre un léger élargissement des trottoirs, l'idée est de doter ce dernier d'une composition urbaine intégrée pour encadrer à son meilleur le redéveloppement de ses abords.

Cela passe notamment par le développement d'une séquence d'espaces publics, ainsi que par un alignement des constructions favorisant l'encadrement du domaine public et permettant un verdissement en cour avant, à l'image du tronçon villageois entre l'avenue Saint-Charles et la rue Ange-Émile-Séguin, qui a été identifié lors des consultations comme un lieu porteur de fierté, d'attachement et participant à l'esprit du lieu. Commerciaux ou mixtes, les nouveaux immeubles ayant front sur le boulevard devront contribuer par leur volumétrie, leur architecture et leur traitement paysager à l'échelle humaine du quartier.

En lien avec le projet de parachèvement de l'autoroute 20, un réaménagement complet de l'emprise du boulevard est prévu, avec des trottoirs plus larges et une plantation d'arbres.



Seul un exemplaire certifié conforme du présent document par le greffier a valeur légale.

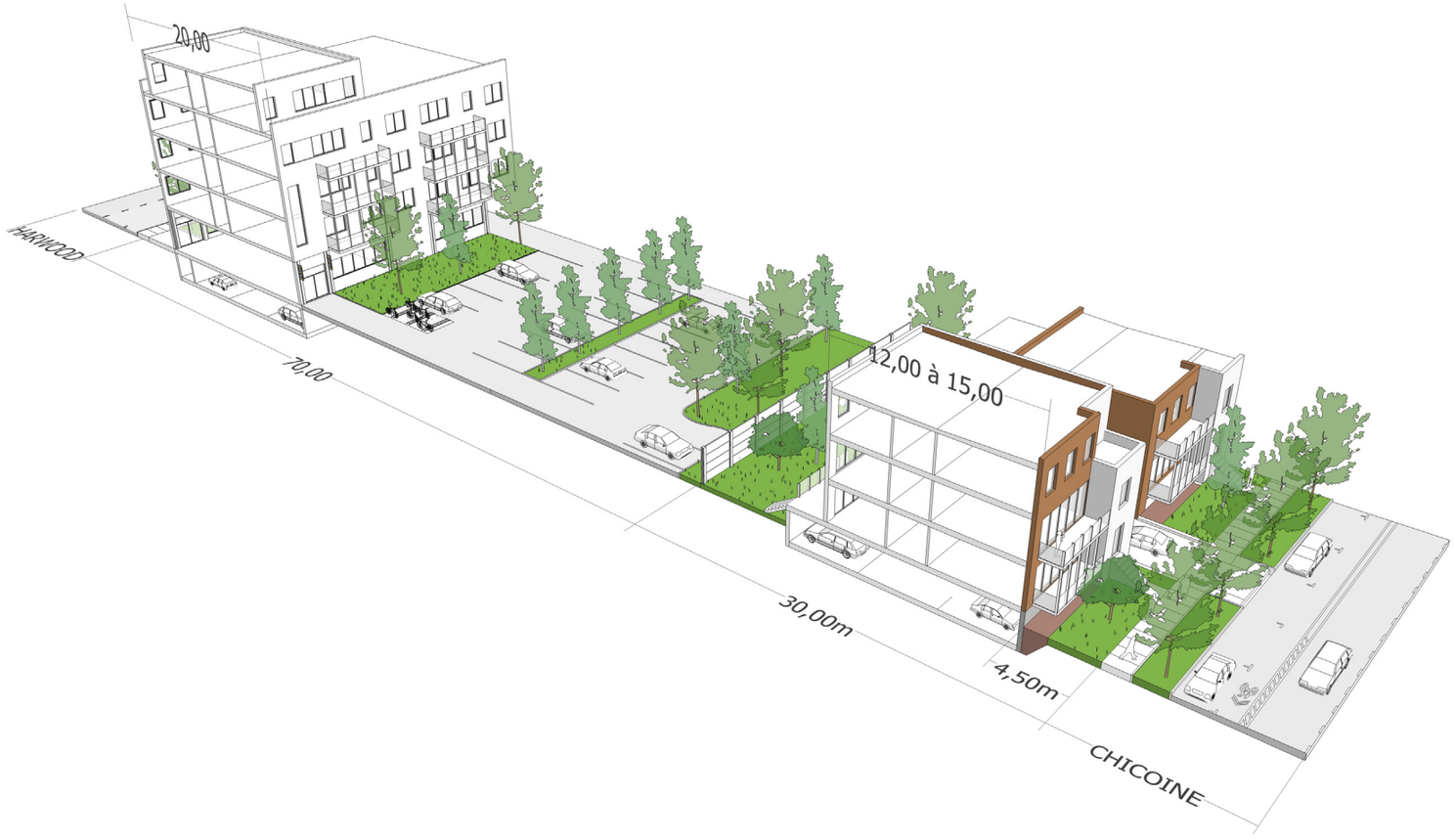
Rue Chicoine

Afin d'atteindre les objectifs d'augmentation de la densité de population dans l'ensemble du secteur de revitalisation, la rue Chicoine est toute désignée pour recevoir à court, moyen et long terme une part de nouvelles constructions domiciliaires. Ainsi, il s'avère opportun de renforcer le caractère résidentiel de moyenne et forte densité sur l'ensemble de la rue Chicoine.

Dans un esprit de compacité, la construction et la mise en valeur de fronts résidentiels de part et d'autre de la rue Chicoine permettront non seulement d'accueillir de nombreux nouveaux résidents, mais aussi d'assurer une transition harmonieuse entre les bâtiments de plus forte volumétrie sur le boulevard Harwood, au nord, et les quartiers résidentiels limitrophes moins denses, au sud. Pour optimiser l'occupation des îlots du côté nord de la rue Chicoine, des bâtiments avec logements traversants devront être privilégiés.

L'aménagement de bandes cyclables unidirectionnelles et de trottoirs ainsi que la plantation d'arbres de rue dans l'emprise de la rue Chicoine sur toute sa longueur favoriseront aussi l'amélioration du paysage et du cadre de vie.

.



Seul un exemplaire certifié conforme du présent document par le greffier a valeur légale.

Route De Lotbinière

Malgré son statut de route régionale, la route De Lotbinière est beaucoup moins achalandée que le boulevard Harwood et pourrait bénéficier d'un réaménagement, en collaboration avec le MTQ, à plus court terme. Une nouvelle géométrie des voies de circulation permettra sans doute de faciliter les conditions de déplacement actif et de répondre aux aspirations des citoyens.

En priorité, un réaménagement du tronçon nord et du carrefour névralgique avec le boulevard Harwood permettra de réduire la proportion du domaine public dédié aux automobiles. À l'intersection des deux artères centrales, le quadrant sud-est sera notamment réaménagé en un nouvel espace public significatif.

Le contexte étant adouci par la présence d'arbres, de bandes cyclables et de larges trottoirs, un alignement minimal des nouveaux bâtiments au caractère urbain et mixte est prévu le long du tronçon nord de la route. Plus au sud, une vocation moins dense et davantage résidentielle en transition vers la zone agricole implique un recul un peu plus grand des constructions.





Seul un exemplaire certifié conforme du présent document par le greffier a valeur légale.

Accès à la rivière des Outaouais

L'une des principales revendications citoyennes évoquées lors des consultations publiques fut clairement un meilleur accès aux berges de la rivière des Outaouais. Majestueux, le cours d'eau semble boudé par le secteur qui lui tourne le dos.

Parmi les solutions évoquées par les citoyens, la Ville a retenu de mettre en valeur les parcs Sabourin et de l'île Bray. En lien avec le parachèvement du tronçon cyclable de la Route verte sur l'avenue Saint-Jean-Baptiste, l'aménagement de sentiers, de mobilier urbain, d'une signalisation et de haltes pour les cyclistes favorisant l'accès aux rives est donc prévu à ces endroits.

Haut lieu historique dans la région, le parc Sabourin mérite des panneaux d'interprétation en lien avec son réaménagement. À plus long terme, l'aménagement d'une promenade sur pilotis le long des berges entre le parc et la rue Saint-Henri est aussi prévu.







Seul un exemplaire certifié conforme du présent document par le greffier a valeur légale.

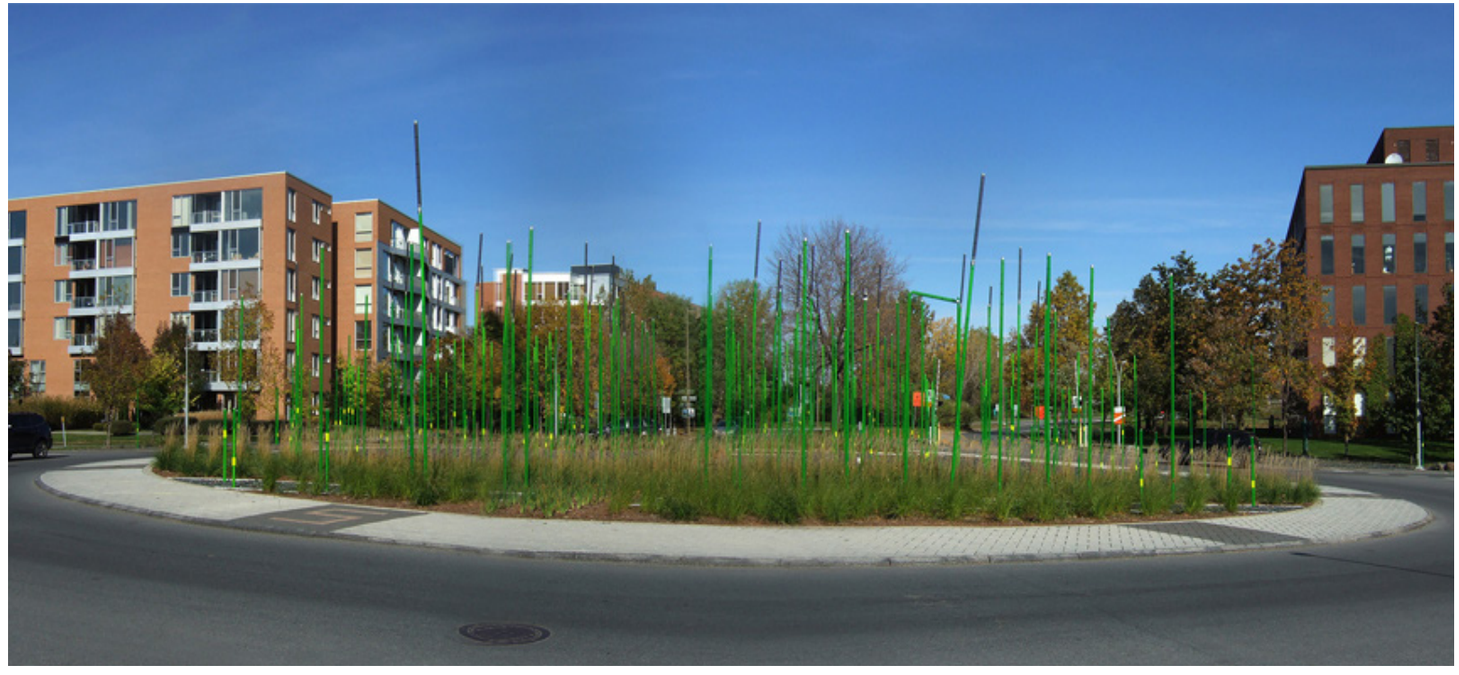
Entrées de ville

En lien avec le projet de parachèvement de l'autoroute 20, il s'avère opportun de collaborer avec le MTQ pour l'aménagement de carrefours giratoires à la sortie des voies de décélération et à l'entrée des voies d'insertion au niveau du viaduc Saint-Henri et de la rue Raoul-Blais. À l'intersection de la route De Lotbinière et de l'avenue Saint-Jean-Baptiste, un réaménagement rendra le carrefour plus sécuritaire.

Afin de marquer le passage dans le milieu urbain, ces trois entrées de ville à l'est, à l'ouest et au sud méritent un traitement paysager significatif reflétant leur caractère spécifique, notamment en lien avec le passé ferroviaire et de villégiature, la rivière des Outaouais, la zone agricole, etc.

Les nouveaux aménagements devront favoriser les déplacements actifs, notamment aux abords de la gare Dorion, qui constitue elle aussi une entrée de ville que l'on souhaite voir particulièrement plus accessible aux piétons et aux cyclistes.

.



Seul un exemplaire certifié conforme du présent document par le greffier a valeur légale.

Place Dumont

Le secteur de la place Dumont constitue un lieu de passage majeur pour un nombre important de citoyens puisqu'il est un point de jonction entre les quartiers limitrophes. À proximité de la gare, la place revêt une importance historique et patrimoniale et contribue de façon significative à l'esprit du lieu par l'échelle et l'implantation des constructions qui la bordent. Une mise en valeur des environs déstructurés par les nombreuses démolitions des dernières années est donc fortement souhaitable.

À court terme, des aménagements tactiques (mobilier, verdissement, kiosques, etc.) et des événements festifs et commerciaux permettront de mettre en valeur les environs de la place. Des interventions sur l'axe historique de Saint-Charles et les tunnels piétons (fresques, éclairage, etc.), de même que des aménagements pour une meilleure accessibilité à pied et à vélo vers la gare Dorion et un affichage pour signifier sa proximité sont aussi à privilégier. À moyen ou à long terme, un réaménagement plus lourd de la place est aussi prévu.







Seul un exemplaire certifié conforme du présent document par le greffier a valeur légale.

4.3 Affectations détaillées et densités

Certaines réaffectations doivent être faites au plan d'urbanisme afin d'encadrer de façon cohérente les futurs projets de redéveloppement et de répondre aux objectifs d'augmentation de la densité de population, de hausse du bassin de consommateurs locaux pour les commerces, de réduction de l'offre de terrains commerciaux à recycler pour contrer l'effet de perte de valeur que pourrait entraîner la relocalisation de l'autoroute 20, de consolidation du tissu urbain existant et de rentabilité des investissements publics et privés.

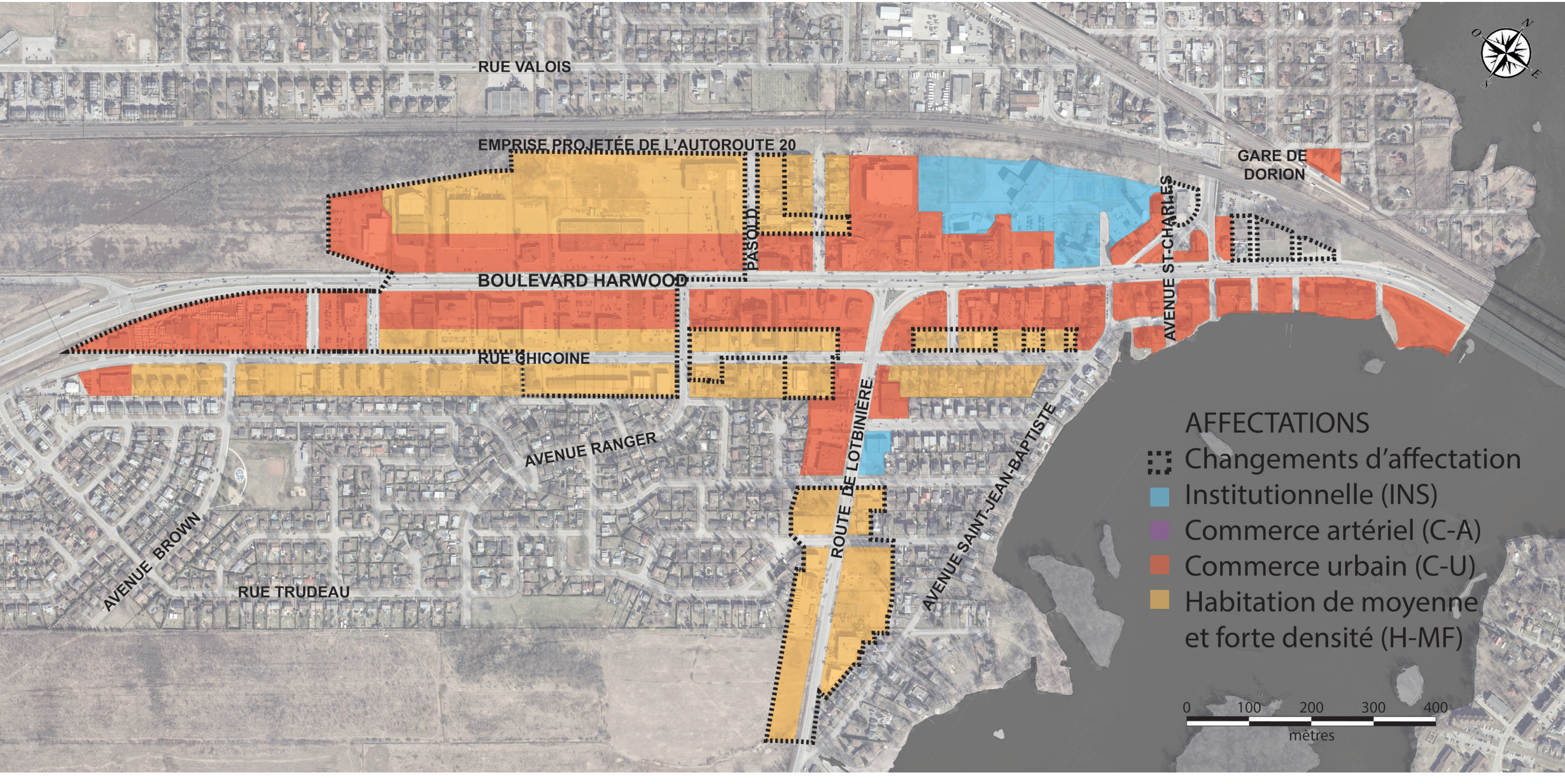
Ainsi, l'affectation Commerce artériel (C-A) autorisant les grandes surfaces et davantage axée sur l'automobile qui prévalait sur le boulevard Harwood et une partie de la rue Chicoine à l'ouest des avenues Pasold et Ranger disparaît complètement du secteur pour laisser la place aux affectations Commerce urbain (C-U) et Habitation à forte et moyenne densité (H-MF). À l'est des avenues Pasold et Ranger et au sud de la route De Lotbinière, certaines poches d'affectation C-U sont aussi remplacées par l'affectation H-MF.

Plus précisément, la réaffectation de C-A à C-U vise à reconnaître l'effet structurant du boulevard Harwood, en continuité avec le tronçon plus à l'est, à favoriser la mixité des usages et l'aménagement plus compact, convivial et à échelle humaine.

Puis, la réaffectation de C-A et C-U à H-MF de part et d'autre de la rue Chicoine, pour une bonne partie des terrains situés entre l'autoroute 20 parachevée et le boulevard Harwood ainsi qu'au sud de la route De Lotbinière, vise à augmenter l'offre de terrains disponibles pour un redéveloppement résidentiel, à consolider le secteur et à répondre aux besoins de la population en termes d'habitations de moyenne et de forte densités.

Les affectations constituent le reflet des grandes intentions de la Ville dans le cadre de projets de redéveloppement et visent à encadrer la réglementation d'urbanisme sans s'appliquer de façon rigide. Même si les affectations visent à éviter la présence de projets à l'encontre des objectifs du présent programme, le règlement de zonage peut faire preuve de flexibilité en autorisant par exemple la présence de certains commerces dans une affectation H-MF ou de commerces artériels dans une affectation C-U, et ce, en fonction de la réalité du secteur où la réglementation s'applique.

Seul un exemplaire certifié conforme du présent document par le greffier a valeur légale.



Seul un exemplaire certifié conforme du présent document par le greffier a valeur légale.

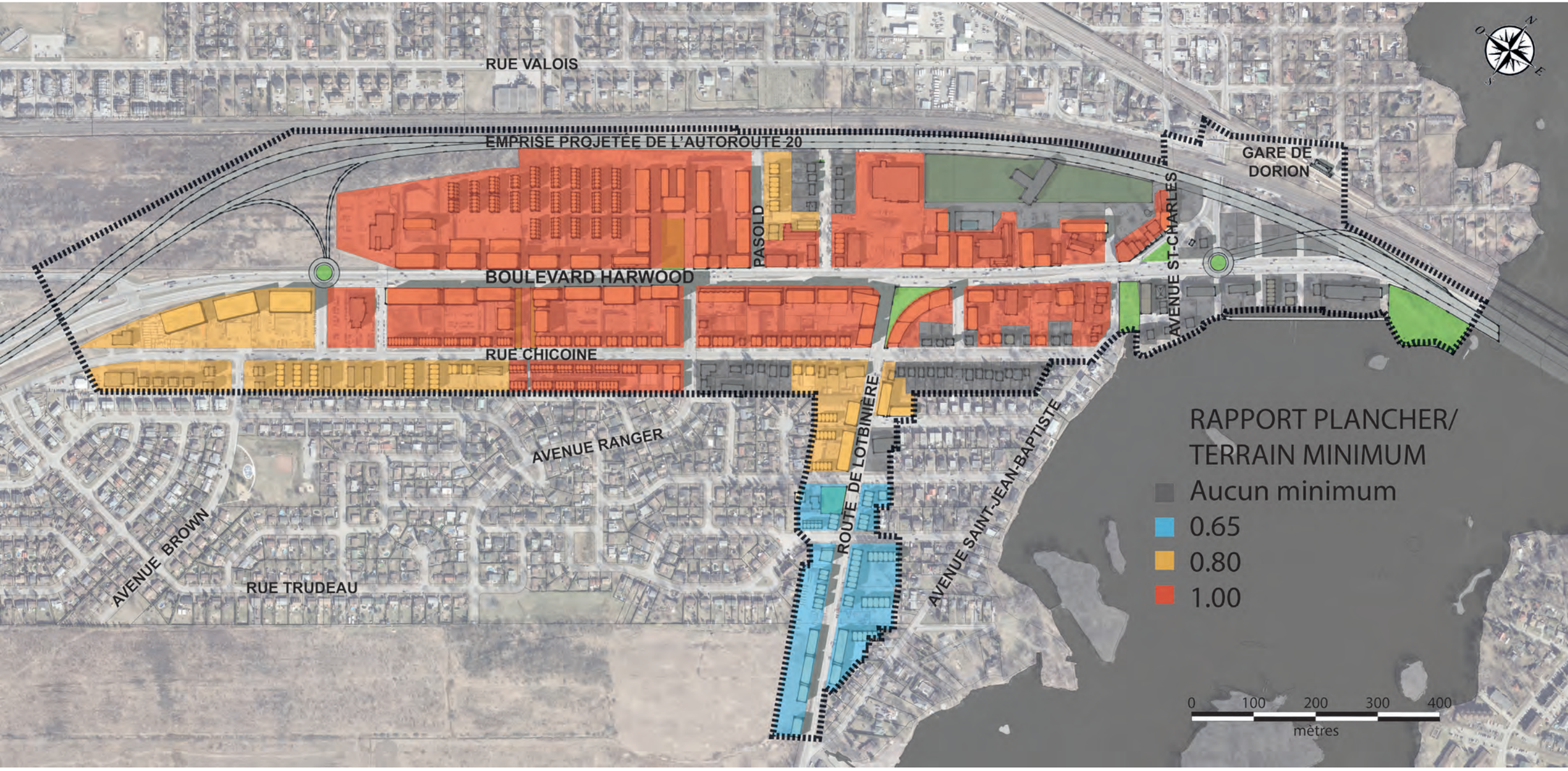
Logements à l'hectare

Afin d'augmenter le nombre de citoyens habitant dans le secteur et d'atteindre les objectifs du PMAD, une densité minimale brute de 60 logements à l'hectare s'applique à l'intérieur du territoire d'application. Dans certains sous-secteurs plus centraux, la densité minimale de logements sera modelée généralement à la hausse en fonction du contexte d'insertion et du rapport plancher/terrain minimum. Une hausse générale de la population aura aussi pour effets bénéfiques d'augmenter l'intensité du bassin de consommateurs pour les commerces locaux et d'utilisateurs des infrastructures de transport actif et collectif.

Rapport plancher/terrain minimum

Essentielle à la mise en place d'une collectivité viable, la compacité favorise une utilisation plus rationnelle de l'espace. Elle contribue également à des milieux de vie plus diversifiés et animés, au développement de la mobilité durable, à la convivialité des milieux de vie, à la cohésion sociale et à une diminution de l'empreinte écologique par personne. Ainsi, pour l'ensemble du secteur, un rapport plancher terrain minimum sera exigé pour assurer un certain niveau de compacité des constructions, ce qui permettra du coup d'améliorer la rentabilité des investissements publics majeurs qu'implique le présent programme.

Seul un exemplaire certifié conforme du présent document par le greffier a valeur légale.



Seul un exemplaire certifié conforme du présent document par le greffier a valeur légale.

4.4 Critères relatifs aux hauteurs, alignements et volumétries des bâtiments

Les hauteurs

Afin d'atteindre les objectifs de densité et de compacité, les hauteurs minimales et maximales des constructions sont articulées en conséquence et représentées à la carte suivante pour guider les normes de zonage. De façon générale, les limites de hauteur maximales les plus élevées sont concentrées autour de l'axe central du boulevard Harwood. Cependant, les hauteurs maximales sont limitées dans le sous-secteur est et sur la rue Dumont à cause des valeurs paysagère, patrimoniale et fluviale de ce tronçon.

1270-65 (2020-10-13)
Afin d'assurer une transition harmonieuse avec les quartiers résidentiels limitrophes et les bâtiments de plus forte volumétrie sur Harwood, les hauteurs sont ajustées sur la rue Chicoine, tout comme le long de l'autoroute 20 parachevée.

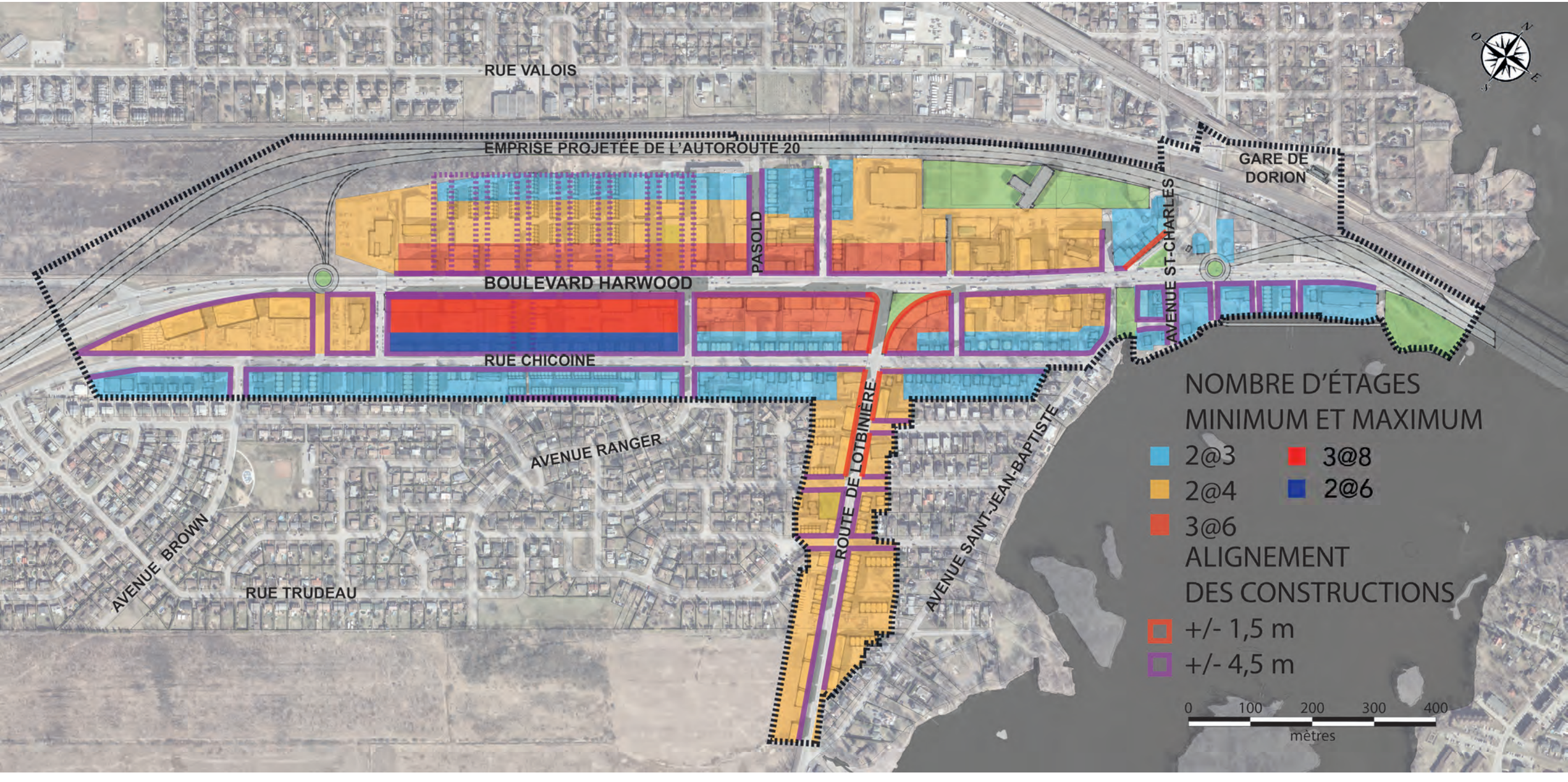
Les alignements de construction

Si elles sont bien disposées et intégrées, les constructions contribuent par leur alignement à encadrer les rues et espaces publics et à créer un environnement favorable aux activités humaines. Ainsi, des constructions trop éloignées ou rapprochées des lignes de lot avant peuvent, par exemple, dégrader la qualité des milieux de vie. Des aménagements tels que le service au volant ou les stationnements en cour avant sont aussi à proscrire, puisqu'ils encouragent la sédentarité et sont incompatibles à un environnement favorisant les déplacements actifs.

Les alignements proposés à la carte suivante sont donc identifiés en fonction du contexte d'insertion et doivent être eux aussi reconduits à la réglementation d'urbanisme s'appliquant dans le secteur.

Seul un exemplaire certifié conforme du présent document par le greffier a valeur légale.

1270-65 (2020-10-13)



Seul un exemplaire certifié conforme du présent document par le greffier a valeur légale.

4.5 Traitement architectural

Afin d'engendrer un cadre bâti homogène, certains critères architecturaux cadres doivent nécessairement donner une ligne directrice, tout en permettant la créativité des concepteurs des différents projets. Au centre des préoccupations, l'échelle humaine des constructions guidera l'élaboration des critères architecturaux qui s'appliqueront au secteur

Base du bâtiment et rez-de-chaussée

Une attention particulière devra être portée aux deux premiers étages, qui constituent la base des bâtiments et le rapport de ceux-ci avec le domaine public. Les rez-de-chaussée devront entretenir un rapport actif avec la rue, notamment par la présence de commerces et de logements à accès direct. Un accent sur les éléments verticaux des façades, l'absence de façades aveugles et la rareté des façades passives, ainsi que la présence d'éléments de protection tels que des pergolas, des marquises ou des auvents rétractables rendent le trajet des piétons plus agréable et moins monotone.

Sur les rues commerciales, les interfaces entre les immeubles et la ville devront viser une appropriation des passants en leur permettant d'entrer et sortir universellement et de plein pied, de faire une pause, de faire leurs emplettes, d'interagir, de se trouver de part et d'autre, etc. Interactives et accueillantes pour les piétons, les façades ouvertes sur la rue devront faire appel aux sens, être transparentes et accessibles de façon à contribuer à l'urbanité du quartier.

Sur les rues à dominance résidentielle, les premiers étages des immeubles s'adresseront prioritairement à une clientèle davantage familiale avec accès direct en rez-de-chaussée. Légèrement surélevées par rapport à la rue, les entrées individuelles peuvent comprendre des terrasses et des aménagements paysagers afin de délimiter l'espace privé de l'espace public.

Affichage

Afin d'éviter un encombrement visuel et de donner une cohérence au paysage urbain, un resserrement des normes d'affichage commercial est essentiel. Notamment, les nouvelles normes d'urbanisme pour l'affichage dans le secteur viseront à :

- interdire toute nouvelle enseigne sur poteau;
- imposer un positionnement de l'affichage sur le bâtiment au niveau du socle commercial seulement;
- limiter les enseignes sur boîtier de type Plexiglas;
- demander un affichage perpendiculaire à la façade;
- favoriser l'affichage horizontal sur auvent ou lettre CHANNEL;
- favoriser l'utilisation de matériaux durables et de qualité;
- encourager un éclairage indirect projeté par une lampe;
- limiter les superficies d'affichage.

Seul un exemplaire certifié conforme du présent document par le greffier a valeur légale.











Seul un exemplaire certifié conforme du présent document par le greffier a valeur légale.

4.6 Verdissement et architecture de paysage

La disparition du couvert végétal a des conséquences néfastes sur l'environnement et la santé en contribuant à la formation de smog, à la hausse des demandes en énergie et en eau potable et en exacerbant des maladies chroniques, notamment chez les enfants et les personnes âgées. De façon générale, une augmentation du ratio végétalisé est donc fortement souhaitable pour l'ensemble du secteur, qui est en carence de verdure, principalement dans sa partie commerciale.

Ainsi, en fonction des densités des nouvelles constructions et des usages, un ratio minimal d'espaces verts sera imposé sur les terrains privés afin d'augmenter la biodiversité, de favoriser la biorétention des eaux de surface, de lutter contre les îlots de chaleur et de diminuer l'impact visuel des stationnements de surface. Les sols devront être traités de façon à favoriser la percolation des eaux de pluie sur le site. Un nombre minimal d'arbres sera aussi exigé en fonction du contexte d'insertion.

.



Seul un exemplaire certifié conforme du présent document par le greffier a valeur légale.

4.7 Stationnements

Très gourmands en espace, les stationnements qui occupent une trop grande proportion de sol dans un quartier ont pour effet d'atténuer la qualité de l'environnement urbain. D'un autre côté, une mauvaise gestion de l'offre de stationnements peut être perçue négativement par les commerçants et les résidents.

Ainsi, il s'avère essentiel de mieux encadrer l'aménagement des aires de stationnement extérieures pour automobiles en les autorisant dans les cours arrière et latérales seulement. Des mesures encourageant l'aménagement de stationnements compacts, verts et souterrains ou semi-souterrains sont aussi prévues. La réduction de certains ratios minimaux de stationnement, l'imposition d'un plafond maximal et l'exigence de supports à vélos sont aussi des stratégies qui seront adoptées dans la réglementation d'urbanisme afin d'atteindre les objectifs du PPU.

De plus, l'aménagement de plusieurs dizaines de stationnements sur rue, notamment sur le boulevard Harwood, ainsi qu'un suivi serré de la demande en stationnements publics sont aussi intégrés au plan d'action de la Ville.



Seul un exemplaire certifié conforme du présent document par le greffier a valeur légale.

5. PLAN D'ACTION

5.1 Stratégie de planification

Parmi les efforts de la Ville pour favoriser la revitalisation du quartier, le premier chaînon en est un de planification.

Afin d'assurer la concordance au présent programme, la réglementation d'urbanisme devra d'abord être modifiée, notamment afin de revoir les normes de zonage et les critères d'implantation et d'intégration architecturale, ainsi que d'adopter un règlement sur les plans d'aménagement d'ensemble pour établir une approche souple d'évaluation de projet sur les terrains voués à un redéveloppement majeur.

Puis, différentes actions ayant trait à la mobilité, à l'accessibilité au logement, à la vocation régionale et à l'offre commerciale devront être planifiées en collaboration avec la communauté et les organismes partenaires qui ont démontré leur expertise à collaborer au projet, le tout dans un souci d'implication des citoyens et des commerçants.

Seul un exemplaire certifié conforme du présent document par le greffier a valeur légale.

STRATÉGIE DE PLANIFICATION

VOLET	*ACTIONS*	*PARTENAIRES*	*ÉCHÉANCE*		
			2016	*2017 -22*	*2023-27*
Concordance de la réglementation d'urbanisme au PPU	Modifier le Règlement des permis et certificats et de régie interne n^{o} 1274 afin d'intégrer certaines définitions	CSSS, Vélo Québec, Institut Louis-Braille	X		
	Modifier le Règlement de zonage n^{o} 1275 afin d'imposer de nouvelles normes de densité minimale, d'usages, de hauteur des bâtiments, d'alignement des constructions, d'affichage, d'architecture, de stationnement, de verdissement, etc.		X		
	Modifier le Règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) n^{o} 1277 afin d'intégrer des critères d'échelle humaine, de volumétrie, de traitement architectural, de qualité des aménagements paysagers, d'affichage, d'accessibilité universelle, etc.		X		
	Adopter un règlement sur les plans d'aménagement d'ensemble (PAE) favorisant la cohérence du redéveloppement de l'îlot Pasold		X		
	Abroger le Règlement de contrôle intérimaire n^{o} 1699 lorsque la réglementation de concordance sera adoptée		X		
Réaménagement du domaine public	Collaborer avec le milieu pour les réaménagements dans une optique de verdissement, d'accessibilité universelle, de déplacements actifs, de verdissement et de qualité du design	MTQ, Vélo Québec, CITPI, Institut Louis-Braille	X	X	X
	Tenir des concours de design pour l'aménagement d'espaces publics			X	X
	Investir dans le design de chantier et autres mesures pour favoriser l'accès continu aux commerces			X	X
	Prévoir un suivi de l'offre et de la demande en stationnement public			X	X
Pôle économique régional	Collaborer avec la MRC et les acteurs du milieu afin de concentrer les services civiques et éducatifs régionaux dans le secteur de revitalisation	MRC, CLD, commerçants, artistes	X		
	Développer une identité commerciale spécifique en orientant le développement commercial vers des produits à valeur ajoutée regroupés en grappes attractives et favorisant l'achat local		X	X	
	Analyser la possibilité de créer une Société de développement commercial (SDC) ou une association de commerçants			X	X
	Donner au secteur une vocation culturelle qui contribuera au rayonnement du quartier		X	X	
Accessibilité au logement	Cibler des sites pour l'implantation de logements sociaux, communautaires et abordables et acquérir des terrains aux fins de réserve foncière	GRTSO	X	X	X
	Collaborer avec le milieu afin d'assurer la réussite de projets communautaires et sociaux en priorisant le secteur de revitalisation		X	X	X
Transport en commun	Modifier une portion des trajets actuels en les faisant emprunter le boulevard Harwood, augmenter la fréquence et intégrer à la planification le transport en commun	CIT La Presqu'Île	X	X	
	Doter le service dans le secteur d'une portée régionale				X
Implication des citoyens et commerçants	Collaborer avec le milieu communautaire pour faciliter l'accès à des aliments sains, diversifiés et à bon prix (agriculture urbaine, jardins communautaires, etc.)	CSSS, commerçants, citoyens		X	X
	Programmer des événements citoyens afin d'animer l'espace public (fête urbaine, bouffe de rue, marché saisonnier, etc.)		X	X	X

Seul un exemplaire certifié conforme du présent document par le greffier a valeur légale.

5.2 Stratégie de réaménagement du domaine public

Fortement conditionné en fonction des transports motorisés et en déficit d'aménagements piétonniers et cyclables de qualité, le traitement des rues et espaces publics du secteur Harwood – De Lotbinière influence considérablement la qualité de l'environnement, les habitudes de vie et la santé de la population.

Outre les normes et critères d'aménagement et de construction sur les terrains privés, la Ville a une grande part de responsabilité en tant que maître d'œuvre pour l'aménagement de rues et d'espaces publics complets et de qualité. Dans les prochaines années, les interventions sur le domaine public devront prioriser les usagers de la route qui se déplacent plus lentement et qui sont plus vulnérables et satisfaire des critères de design élevés. Des solutions de design concrètes, telles que l'augmentation générale de l'espace dédié aux piétons, l'intégration de mobilier urbain de qualité, la sécurisation des passages piétonniers, l'incorporation d'aménagements cyclables et l'intégration de végétation sur le domaine public auront pour effet d'envoyer un signal clair à la population sur la volonté de la Ville d'améliorer leur cadre de vie et d'ainsi contribuer à l'atteinte des objectifs fixés.

Seul un exemplaire certifié conforme du présent document par le greffier a valeur légale.

STRATÉGIE DE RÉAMÉNAGEMENT DU DOMAINE PUBLIC (1/3)						
ZONE	***ACTIONS***		**PARTENAIRES IDENTIFIÉS**	**PHASE**		
				2015-2019	***2020-2024***	***2025-2029***
Zone 1 Entrée est	1.1	Mise en valeur du parc Sabourin : plantation d'arbres, halte cycliste, mobilier urbain, panneau d'interprétation historique, etc.	Vélo Québec, Musée régional de Vaudreuil-Soulanges	X		
	1.2	Sécurisation transitoire et saisonnière du tronçon de la Route verte entre le pont Taschereau et l'avenue Saint-Charles par l'installation de bollards	Vélo Québec, MTQ	X		
	1.3	Aménagement d'une passerelle sur pilotis pour relier le parc Sabourin au carré Dorion	Vélo Québec, MDDELCC			X
	1.4	Traitement paysager des avenues Sabourin, Robert, William, Allen et Saint-Henri				X
	1.5	Mise en valeur des tunnels piétons et de leurs abords dans l'axe Saint-Charles : fresques, éclairage, traverses piétonnes, etc.	Artistes locaux, Culture 21VD	X		
	1.6	Aménagements et installation de signalisation pour favoriser les déplacements actifs vers la gare Dorion	AMT	X		
	1.7	Verdissement et aménagements tactiques transitoires à la place Dumont : aire de rencontre, terrasses, pots de plantations, mobilier, marquage au sol, kiosques, supports à vélos, etc.	Commerçants, propriétaires privés	X		
	1.8	Réaménagement lourd de la place Dumont : paysagement, arbres, trottoirs, pavé, stationnements, etc.	Commerçants, MTQ		X	
	1.9	Réaménagement de l'avenue Saint-Charles et du viaduc Saint-Henri entre les voies du CN et le boulevard Harwood	CN, MTQ, commerçants			X
	1.10	Réaménagement de l'axe de la Fabrique : parachèvement de la piste cyclable, redisposition du stationnement sur rue, élargissement des trottoirs, plantation d'arbres, installation de mobilier urbain, etc.	CSTL, commerçants	X		
	1.11	Parachèvement de la Route verte dans l'axe de l'avenue Saint-Jean-Baptiste entre le boulevard Harwood et la route De Lotbinière : marquage au sol, signalisation, implantation de bollards, intersections, etc.	Vélo Québec, MTQ	X		

Seul un exemplaire certifié conforme du présent document par le greffier a valeur légale.

STRATÉGIE DE RÉAMÉNAGEMENT DU DOMAINE PUBLIC (2/3)						
ZONE	***ACTIONS***		**PARTENAIRES IDENTIFIÉS**	**PHASE**		
				2015-2019	***2020-2024***	***2025-2029***
Zone 2 Noyau central	2.1	Aménagement de bandes cyclables unidirectionnelles, de cases de stationnement et de trottoir sur la rue Chicoine entre les carrefours des avenues Ranger et Saint-Jean-Baptiste inclusivement	Propriétaires riverains	X		
	2.2	Réaménagement de la géométrie de la route De Lotbinière entre les carrefours Harwood et Saint-Joseph inclusivement et aménagement d'une place publique à l'intersection du boulevard Harwood	MTQ, commerçants	X		
	2.3	Marquage au sol, saillies de trottoirs et plantation d'arbres sur la rue Ange-Émile-Séguin et l'avenue Ranger	Riverains, MTQ	X		
	2.4	Ouverture d'une rue partagée est-ouest entre l'avenue de la Fabrique et le IGA et amélioration du lien piéton nord-sud près de la piscine Saint-Jean-Baptiste	CSTL		X	
	2.5	Aménagement d'un lien piéton est-ouest sur le lot du IGA	Propriétaires privés			X
	2.6	Aménagement d'un lien piéton est-ouest entre les rues Pasold et Besner			X	
	2.7	Construction d'une traverse piétonne depuis le secteur vers le quartier Dorion-Gardens	CN, MTQ			X
Zone 3 Chicoine ouest	3.1	Marquage au sol pour délimiter les bandes cyclables et plantation d'arbres dans l'emprise sur le tronçon ouest de la rue Chicoine		X		
	3.2	Réaménagement de la géométrie (saillies, trottoirs, etc.) du tronçon ouest de la rue Chicoine	Propriétaires privés		X	
	3.3	Rétrécissement des voies de circulation et verdissement de l'emprise des rues Bellemare, Raoul-Blais et de l'avenue Brown	Propriétaires privés		X	
	3.4	Mise en valeur de la ruelle donnant accès à la rue Phaneuf		X		
	3.5	Aménagement d'une nouvelle voie publique nord-sud dans l'axe de la ruelle Phaneuf entre la rue Chicoine et le boulevard Harwood et d'un espace public attenant à celle-ci			X	
	3.6	Aménagement de nouveaux liens nord-sud entre le boulevard Harwood et la rue Chicoine pour favoriser la connectivité les déplacements actifs				
Zone 4 Îlot Pasold	4.1	Aménagement d'un espace public significatif à l'intersection nord-ouest de l'avenue Ranger et du boulevard Harwood	Propriétaires privés			X
	4.2	Aménagement des rues et des passages piétons pour améliorer la connectivité			X	
	4.3	Aménagement d'un talus paysager le long de l'autoroute parachevée				X

Seul un exemplaire certifié conforme du présent document par le greffier a valeur légale.

STRATÉGIE DE RÉAMÉNAGEMENT DU DOMAINE PUBLIC (3/3)						
ZONE	***ACTIONS***		**PARTENAIRES IDENTIFIÉS**	**PHASE**		
				2015-2019	***2020-2024***	***2025-2029***
Zone 5 De Lotbinière	5.1	Sécurisation de l'accès à l'île Bray et mise en valeur du parc et de ses abords : supports à vélos, sentiers, panneaux d'interprétation, mobilier, etc.		X		
	5.2	Réaménagement complet de la route De Lotbinière : rétrécissement des chaussées, plantation d'arbres, aménagement de trottoirs et de bandes cyclables, passages piétons, etc.	MTQ, propriétaires privés	X	X	
	5.3	Aménagement paysager à l'intersection de la rue Saint-Jean-Baptiste et de la route De Lotbinière pour signifier l'entrée de ville			X	
Zone 6 Autoroute 20	6.1	Sécurisation des traverses piétonnes aux intersections du boulevard Harwood	MTQ	X		
	6.2	Identification du stationnement sur rue par un marquage au sol et une signalisation sur le boulevard Harwood		X		
	6.3	Reconstruction de trottoirs de deux mètres et installation de mobilier urbain (bancs, poubelles, éclairage à l'échelle du piéton, etc.) sur le boulevard Harwood		X	X	
	6.4	Aménagement d'arrêts d'autobus aux intersections stratégiques	MTQ, CITPI	X		
	6.5	Plantation d'arbres sur l'emprise du boulevard là où c'est possible	MTQ, propriétaires privés	X	X	X
	6.6	Aménagement d'un écran antibruit au-dessus du talus paysager le long de l'autoroute parachevée	MTQ		X	X
	6.7	Parachèvement de l'autoroute 20				X
	6.8	Identification des entrées de ville est et ouest du boulevard par des carrefours giratoires et un traitement paysager spécifique				X
	6.9	Réaménagement complet de l'emprise du boulevard Harwood à la suite du parachèvement				X

Seul un exemplaire certifié conforme du présent document par le greffier a valeur légale.

5.3 Stratégie de déploiement des infrastructures

Avec l'augmentation de la densité de population, le redéploiement des infrastructures est à prévoir en conséquence. L'augmentation de la compacité et des revenus fonciers justifient un investissement public dans les infrastructures vieillissantes du secteur de revitalisation. Ainsi, la présente stratégie vise à contribuer aux prises de décision en lien avec le déploiement des infrastructures dans une perspective à court, moyen et long terme.

Seul un exemplaire certifié conforme du présent document par le greffier a valeur légale.

TABLEAU 3 : STRATÉGIE DE REDÉPLOIEMENT DES INFRASTRUCTURES					
VOLET	***ACTIONS***	***PARTENAIRES IDENTIFIÉS***	***ÉCHÉANCE***		
			2015-2019	***2020-2024***	***2025-2029***
Réseau d'eau potable	Analyser les infrastructures existantes	Ingénieur consultant	X		
	Procéder au balancement hydraulique afin d'unifier les deux réseaux d'aqueduc existants (Vaudreuil et Dorion)		X		
	Unifier les deux réseaux d'aqueduc existants			X	X
	Planifier par phases le prolongement du réseau de Vaudreuil vers l'est, notamment sur la rue Chicoine à l'est de l'avenue Ranger et dans un nouvel axe est-ouest entre le boulevard Harwood et l'autoroute 20 parachevée			X	X
	Boucler le réseau d'aqueduc dans l'ensemble du secteur et raccorder à la conduite maîtresse 750 mm existante				X
Réseaux d'égout	Analyser les infrastructures existantes	Ingénieur consultant	X		
	Remplacer les pompes au poste de pompage Dumont pour le secteur à l'est de la route De Lotbinière	MTQ		X	
	Aménager un nouveau poste de pompage avec conduite de refoulement jusqu'à l'usine d'épuration pour le secteur de la route De Lotbinière et le secteur à l'ouest de celle-ci	MTQ		X	X
Infrastructures de surface	Prévoir la réfection de réseaux routiers (chaussée, trottoirs, plantation d'arbres, etc.) en complémentarité du phasage des réseaux souterrains	MTQ	X	X	X
	Procéder à l'enfouissement des fils électriques et de télécommunication lors de la réfection de rues ou l'aménagement de nouveaux axes de circulation	Hydro-Québec, compagnies de télécommunication	X	X	X
Autoroute 20	Travailler en étroite collaboration avec le MTQ pour s'assurer de la complémentarité du parachèvement de l'A20 avec les visées du présent programme et de la rétrocession du boulevard Harwood	MTQ			X

Seul un exemplaire certifié conforme du présent document par le greffier a valeur légale.

5.4 Programme d'acquisition d'immeubles

Puisque la Ville désigne le territoire couvert par le présent PPU comme étant un secteur central, elle peut prévoir un programme d'acquisition d'immeubles en vue de l'aliénation ou de la location des immeubles aux fins prévues dans le PPU. La Ville peut réaliser ce programme d'acquisition d'immeubles lorsque sont en vigueur le PPU et les règlements d'urbanisme conformes à celui-ci.

Elle peut également acquérir tout immeuble situé dans la partie de son territoire désignée comme secteur central en vue de l'aliéner ou de le louer à une personne qui en a besoin pour réaliser un projet conforme au PPU, si cette personne est déjà propriétaire ou bénéficiaire d'une promesse de vente.



Seul un exemplaire certifié conforme du présent document par le greffier a valeur légale.

5.5 Programme de crédits de taxes

Dans le cadre du projet de revitalisation, le conseil municipal peut adopter un programme de crédit de taxes comme outil favorisant la réalisation de projets immobiliers structurants. Pour être efficace, cet incitatif doit être octroyé aux projets qui respectent des critères d'évaluation stricts favorisant l'atteinte d'objectifs clairs, tels que l'augmentation de la densité de population, l'augmentation de la compacité des constructions, la construction de stationnements souterrains ou semi-souterrains, l'augmentation du couvert végétal, la rétention des eaux de surface, etc.
.



Seul un exemplaire certifié conforme du présent document par le greffier a valeur légale.

6. SOURCES

p.1 Fête urbaine à la place Dumont, 20 août 2015. Photo : Daniel Bouguerra
p.5 Carte des délimitations du secteur d'application. Photo : Ville de Vaudreuil-Dorion
p.6 Manoir seigneurial sur la pointe de Quinchien (parc Sabourin) représenté par Louise Harwood. Collection Gérard Parizeau
La gare Dorion à la fin du 19e siècle. Collection Centre d'archives de Vaudreuil-Soulanges
Au tournant du 19e et du 20e siècle, le secteur de la rue Allen était un haut lieu de villégiature bourgeois. Collection Centre d'archives de Vaudreuil-Soulanges
p.7 À l'entrée du pont Taschereau, la guérite de péage et le fameux orme des De Lotbinière. Collection Roland Lafleur
Magasin de Loyola Schmidt vers 1950. Collection Centre d'archives de Vaudreuil-Soulanges
Vue aérienne du secteur vers 1964. Collection Jasbel
p.9 Carte des utilisations du sol et du grain bâti actuels. Photo : Ville de Vaudreuil-Dorion
p.13 Place Simon-Valois à Montréal, un bel exemple de cadre de vie de qualité. Photo : Philippe Cossette
p.17 La place Dumont, l'un des rares espaces publics du secteur au fort potentiel de revalorisation. Photo : Ville de Vaudreuil-Dorion
p.18 Modélisations 3D de la situation actuelle et du concept de redéveloppement. Photo : Ville de Vaudreuil-Dorion
p.19 Schéma conceptuel représentant la séquence d'espaces publics et le potentiel de redéveloppement bâti à long terme. Photo : Ville de Vaudreuil-Dorion
p.20 Modélisation axonométrique de l'interface avec l'A20 parachevée. Photo : Ville de Vaudreuil-Dorion
p.21 Vue d'homme vers l'ouest à la hauteur de l'espace public qui s'ouvre sur le boulevard Harwood
Vue à vol d'oiseau de la situation actuelle et d'un potentiel de redéveloppement. Photo : Ville de Vaudreuil-Dorion
p.22 Modélisation axonométrique du nouveau front bâti et de l'aménagement paysager sur le boulevard Harwood. Photo : Ville de Vaudreuil-Dorion
p.23 Modélisation axonométrique du nouveau front bâti résidentiel sur la rue Chicoine. Photo : Ville de Vaudreuil-Dorion
p.24 Vue d'homme vers le nord sur la route De Lotbinière à partir de la rue Chicoine
Vue actuelle à partir du même point de vue. Photo : Ville de Vaudreuil-Dorion
p.25 Vue de la rivière des Outaouais à partir de l'extrémité sud de l'avenue Saint-Charles. Photo : Ville de Vaudreuil-Dorion
Promenade sur pilotis à Contrecœur. Photo : http://maryvonne.aminus3.com/image/2014-08-23.html
Exemple d'halte riveraine pour cyclistes. Photo : https://www.flickr.com/
p.26 Carrefour giratoire paysager à l'Île-des-Sœurs. Photo : Steve Berthiaume
p.27 Fête urbaine à la place Dumont, 20 août 2015. Photo : Daniel Bouguerra
Affiche directionnelle favorisant les déplacements actifs. Photo : https://www.flickr.com/
Aménagement tactique à la placette Cartier à Québec. Photo : Simon Parent
p.29 Carte des affectations détaillées projetées. Photo : Ville de Vaudreuil-Dorion
p.31 Carte des densités projetées. Photo : Ville de Vaudreuil-Dorion
p.33 Carte des hauteurs et des alignements des constructions projetés. Photo : Ville de Vaudreuil-Dorion

Seul un exemplaire certifié conforme du présent document par le greffier a valeur légale.

p.35 Exemple de logement à échelle humaine dans le secteur Valois à Montréal. Photo : Philippe Cossette
Affichage exemplaire et bâtiment d'intérêt à protéger sur le boulevard Harwood. Photo : Ville de Vaudreuil-Dorion
Bâtiment mixte à la place Simon-Valois à Montréal, affichage perpendiculaire à Québec, exemple de bâtiment mixte à Vancouver
Photos : Vivre en ville – http://collectivitesviables.org/
p.36 Cour intérieure verdie et appropriée en milieu résidentiel dense (Solano, Montréal). Photo : Atelier Christian Thiffault
p.37 Exemple de stationnement alvéolé au CLSC de Rosemont. Photo : http://ruemasson.com/
p.46 Exemple d'aménagement aux fins prévues dans le PPU. Photo : Vivre en ville – http://collectivitesviables.org/
p.47 Exemple de construction qui pourrait potentiellement bénéficier d'un crédit de taxes. Photo : http://centris.kryzalid.net/