



PLAN PARTICULIER
D'URBANISME

HARWOOD- DE LOTBINIÈRE

REVITALISATION
#SUR HARWOOD
MES SOUHAITS...
#conf/itun
VIVA HARWOOD
de la place pour
LES PIÉTONS
Alexandre



TABLE DES MATIÈRES

01

INTRODUCTION

Mandat	5
Territoire d'intervention	6
Contexte de planification	7

02

DOSSIER URBAIN

Présentation du territoire	12
Interfaces	14
Historique de développement	15
Forme urbaine	16
Utilisation du sol	18
Fonction résidentielle	20
Fonction commerciale	22
Équipements collectifs	24
Parcs et espaces verts	25
Mobilité	26
Contraintes et potentiels	30

03

VISION ET ORIENTATIONS

Énoncé de vision	32
Orientations et objectifs	33

04

PROGRAMME PARTICULIER DE RÉAMÉNAGEMENT

Concept de mise en valeur	37
Planification détaillée par secteurs	39
Densité	47
Critères relatifs aux hauteurs, alignements et volumétries des bâtiments	48
Traitement architectural	49
Aménagement des espaces extérieurs	50

05

MISE EN OEUVRE

Plan d'action	52
Stratégie de réaménagement du domaine public	61
Stratégie de déploiement des infrastructures	64
Programme d'acquisition d'immeubles	66
Programme de crédits de taxes	66

TABLE DES FIGURES

Fig. 1. Localisation de la Gare Dorion	6
Fig. 2. Délimitation et utilisation du sol de l'aire TOD Dorion	6
Fig. 3. Territoire visé par le PPU Harwood-De Lotbinière	6
Fig. 4. Grandes affectations du SADR3	7
Fig. 5. Concept d'organisation spatiale	8
Fig. 6. Plan des grandes affectations du sol	9
Fig. 7. Plan des aires de densification	9
Fig. 8. Territoire du PPU Harwood-De Lotbinière et ses principales composantes	12
Fig. 9. Interfaces du PPU Harwood-De Lotbinière	14
Fig. 10. Trame viaire	16
Fig. 11. Parcellaire	16
Fig. 12. Gabarit des bâtiments	17
Fig. 13. Hauteur des bâtiments	17
Fig. 14. Utilisation du sol	18
Fig. 15. Proportion du territoire occupé par les différentes fonctions urbaines	18
Fig. 16. Carte des îlots de chaleur	19
Fig. 17. Typologies résidentielles (voir exemples numérotés à page suivante)	20
Fig. 18. Phases de développement résidentiel	20
Fig. 19. Limites de l'aire TOD de la gare Dorion	21
Fig. 20. Répartition géographique des différents types de commerces et services (voir exemples numérotés à page suivante)	22
Fig. 21. Répartition des différents types de commerces et services	22
Fig. 22. Analyse de la diversité commerciale du secteur Harwood-De Lotbinière	23
Fig. 23. Répartition géographique des différents équipements collectifs	24
Fig. 24. Répartition géographique des parcs, espaces verts et installations d'art public	25
Fig. 25. Réseau de transport véhiculaire	26
Fig. 26. Part modale des différents moyens de transport	26
Fig. 27. Réseau de transport collectif	27
Fig. 28. Réseau de pistes et liens cyclables	28
Fig. 29. Localisation des trottoirs	29
Fig. 30. Volumétries actuelles du secteur Harwood-De Lotbinière	37
Fig. 31. Volumétries proposées pour la revitalisation du secteur Harwood-De Lotbinière	37
Fig. 32. Concept de réaménagement et de mise en valeur	38
Fig. 33. Proposition du traitement de l'interface avec l'emprise projetée de la voie de contournement	39
Fig. 34. Vue d'ambiance de la requalification de l'îlot Pasold en un secteur résidentiel compact et verdoyant incluant un espace public convivial	40
Fig. 35. Volumétrie actuelle de l'îlot Pasold	40
Fig. 36. Volumétrie proposée pour la requalification de l'îlot Pasold	40
Fig. 37. Proposition de réaménagement du boulevard Harwood, advenant le parachèvement de la voie de contournement	41
Fig. 38. Coupe type illustrant la transition harmonieuse entre les nouvelles constructions sur le boulevard Harwood et celles de la rue Chicoine	42
Fig. 39. Vue d'ambiance du réaménagement de la route De Lotbinière propice aux déplacements actifs et encadré par un front bâti continu et compact	43
Fig. 40. Plan des rapports plancher/terrain	47
Fig. 41. Plan des hauteurs et des alignements des constructions	48

01

INTRODUCTION

INTRODUCTION

MANDAT

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

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

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

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

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

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

LA DÉMARCHE PARTICIPATIVE

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

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



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

Source : Google Earth

INTRODUCTION

TERRITOIRE D'INTERVENTION

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

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

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

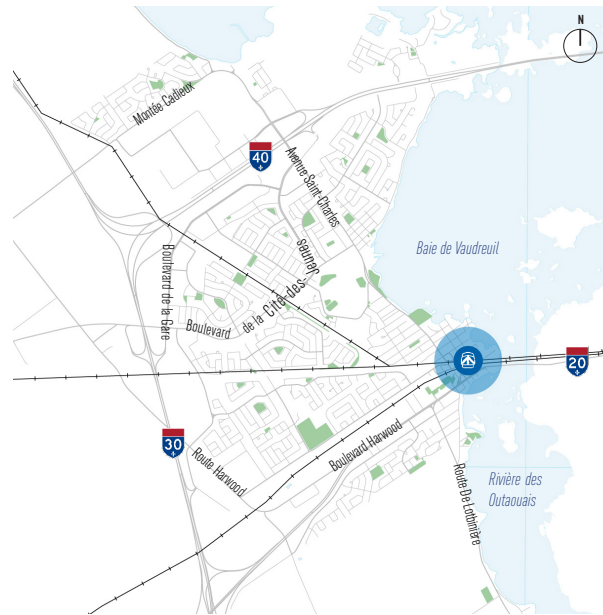


Fig. 1. Localisation de la Gare Dorion
Source : Données géoréférencées, Ville de Vaudreuil-Dorion, 2019

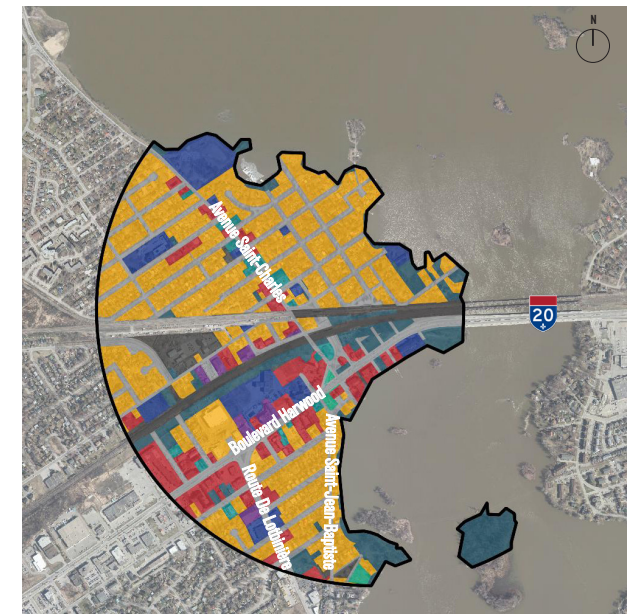


Fig. 2. Délimitation et utilisation du sol de l'aire TOD Dorion
Source : Fiche d'information sur les aires TOD, CMM, 2019

LÉGENDE

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



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

INTRODUCTION

CONTEXTE DE PLANIFICATION

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

PLAN MÉTROPOLITAIN D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT

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

SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT RÉVISÉ

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

Planification détaillée du pôle civique

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

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

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

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

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

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

Grandes affectations

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

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



Fig. 4. Grandes affectations du SADR3

Source : SADR troisième génération, 2021

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

INTRODUCTION

CONTEXTE DE PLANIFICATION

PLAN D'URBANISME

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

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

Cinq orientations traduisent la vision:

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

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

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

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

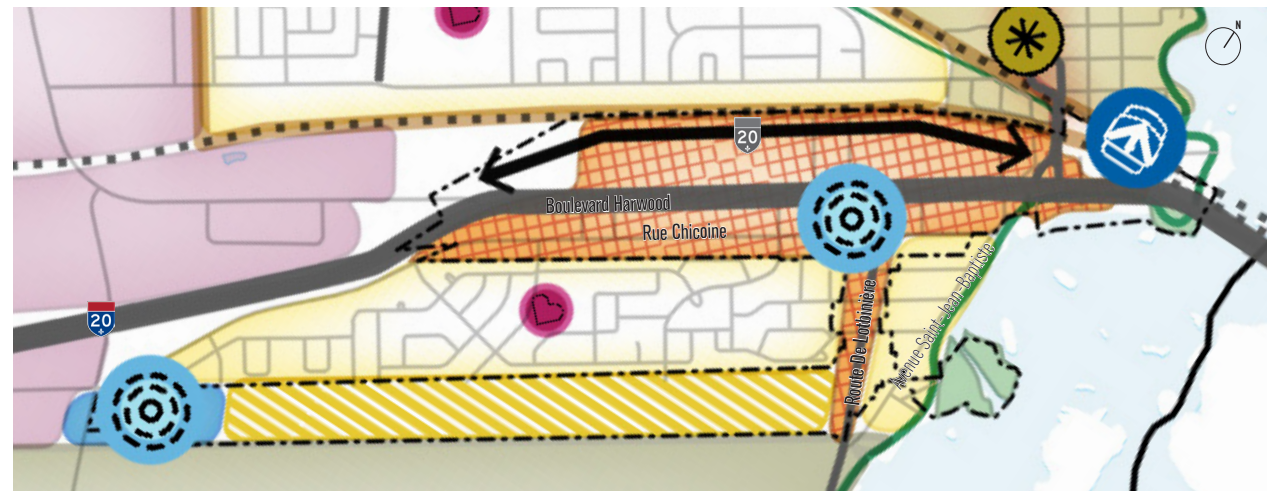


Fig. 5. Concept d'organisation spatiale

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

LÉGENDE

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

INTRODUCTION

CONTEXTE DE PLANIFICATION

Affectations

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

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

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

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

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

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

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

Densité

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



Fig. 7. Plan des aires de densification

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

LÉGENDE

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

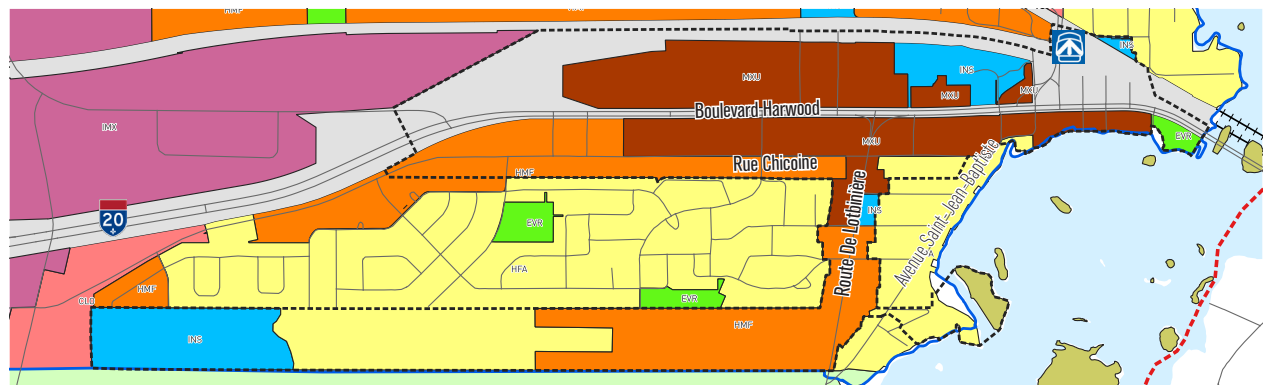


Fig. 6. Plan des grandes affectations du sol

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

LÉGENDE

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

INTRODUCTION

CONTEXTE DE PLANIFICATION

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

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

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

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



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



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



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



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

02

DOSSIER URBAIN

DOSSIER URBAIN

PRÉSENTATION DU TERRITOIRE

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

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

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

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

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

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

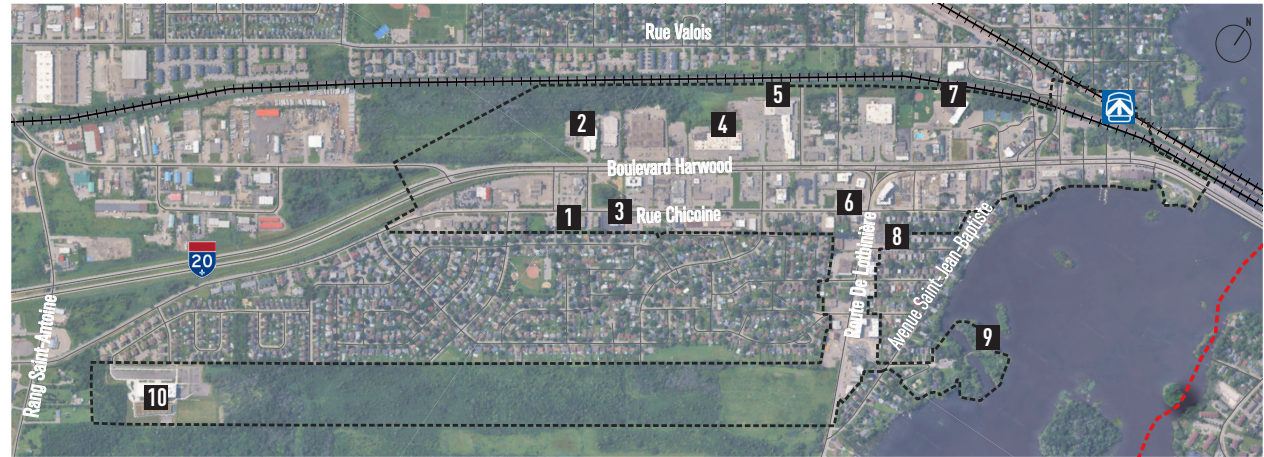


Fig. 8. Territoire du PPU Harwood-De Lotbinière et ses principales composantes

Source : Données géoréférencées, Google Earth et Ville de Vaudreuil-Dorion, 2019

LÉGENDE

--- PPU Harwood-De Lotbinière



Gare Dorion

1

Polyclinique médicale de Vaudreuil

2

Poste de la Sûreté du Québec Vaudreuil-Soulanges Est

3

Centre de formation aux adultes des Belles-Rives

4

Promenades Harwood

5

Carrefour Dorion

6

Pôle civique régional (bureaux de la Municipalité régionale de comté (MRC) de Vaudreuil-Soulanges, de Développement Vaudreuil-Soulanges (DEV), de la cour régionale municipale et de l'Office régional d'habitation de Vaudreuil-Soulanges (ORHVS))

7

École primaire du Papillon-Bleu (pavillon Saint-Jean-Baptiste)

8

Caserne de pompiers numéro 11

9

Parc de l'Île-Bray

10

École secondaire des Échos

DOSSIER URBAIN

PRÉSENTATION DU TERRITOIRE



1
Polyclinique médicale de Vaudreuil
Source : Christian Gonzalez



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



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



4
Promenades Harwood
Source : Provencher_Roy, 2019



5
Carrefour Dorion
Source : Provencher_Roy, 2019



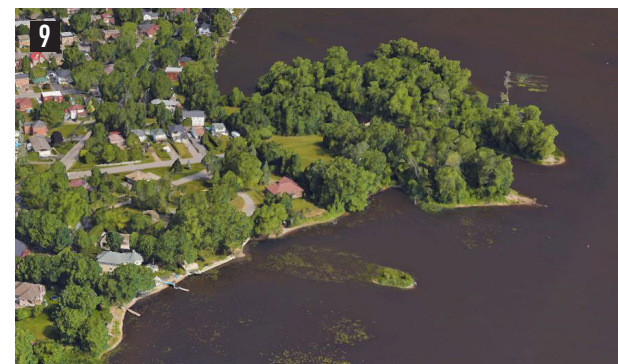
6
Bureaux de la MRC, DEV, la cour régionale municipale et l'ORHVS
Source : Provencher_Roy, 2019



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



8
Caserne de pompiers no 11
Source : Christian Gonzalez



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

DOSSIER URBAIN

INTERFACES

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

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

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

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



Fig. 9. Interfaces du PPU Harwood-De Lotbinière

Source : Google Earth, 2019

LÉGENDE

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



Parc Bel-Air, au cœur du quartier résidentiel

Source : Tessier Récréo-parc



Activité de pêche près de l'Île-Bray

Source : Christian Gonzalez

DOSSIER URBAIN

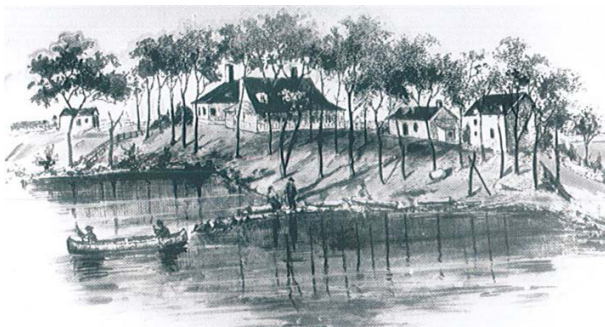
HISTORIQUE DE DÉVELOPPEMENT

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.

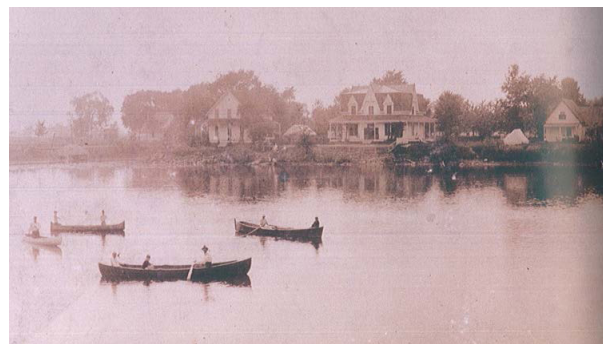
En 1854 et en 1887, l'ouverture successive des lignes de chemin de fer du Grand Tronc (CN) et celles de Montréal et Ottawa (CP) marque profondément le développement du territoire d'application. Les rives de la petite péninsule s'urbanisent et deviennent un lieu hautement prisé par les villégiateurs de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

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

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



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



Activités de villégiature, Vaudreuil-Dorion, fin XIX^e siècle
Source : BAnQ



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



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



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

DOSSIER URBAIN

FORME URBAINE

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

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

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

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

Enfin, soulignons la présence de l'immense parcelle à l'extrémité sud du territoire à l'étude couvrant près de 390 000 m², soit l'équivalent de 55 terrains de soccer. Elle tire sa forme longitudinale de son héritage agricole.

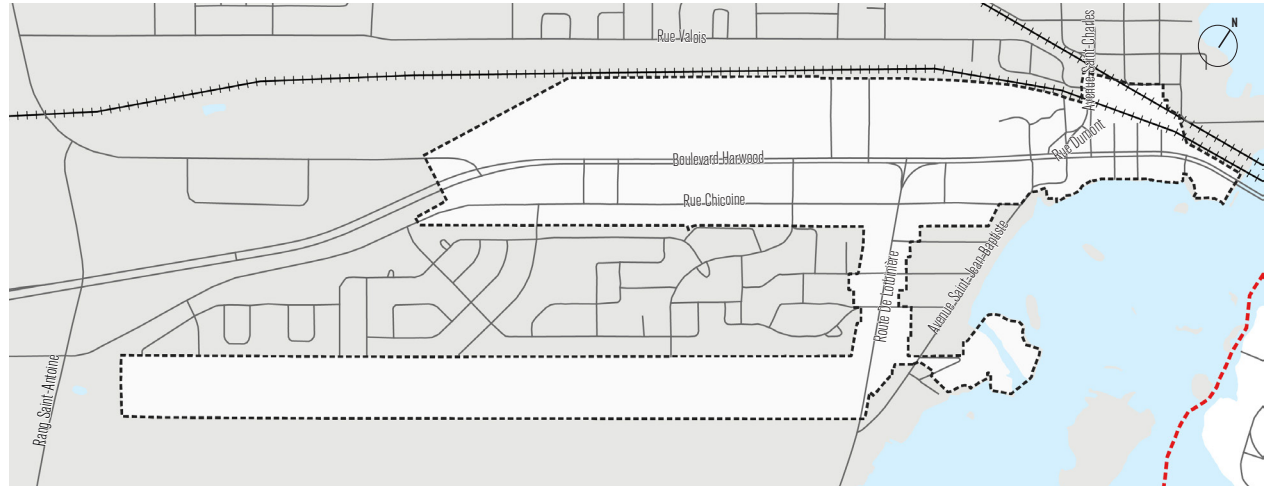


Fig. 10. Trame viaire

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

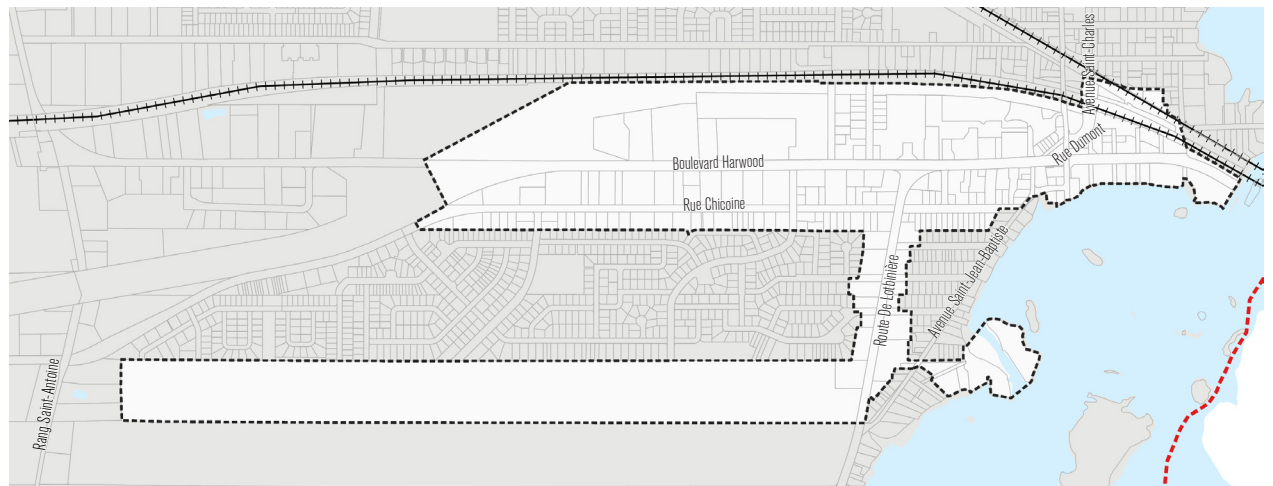


Fig. 11. Parcellaire

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

DOSSIER URBAIN

FORME URBAINE

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

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

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

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

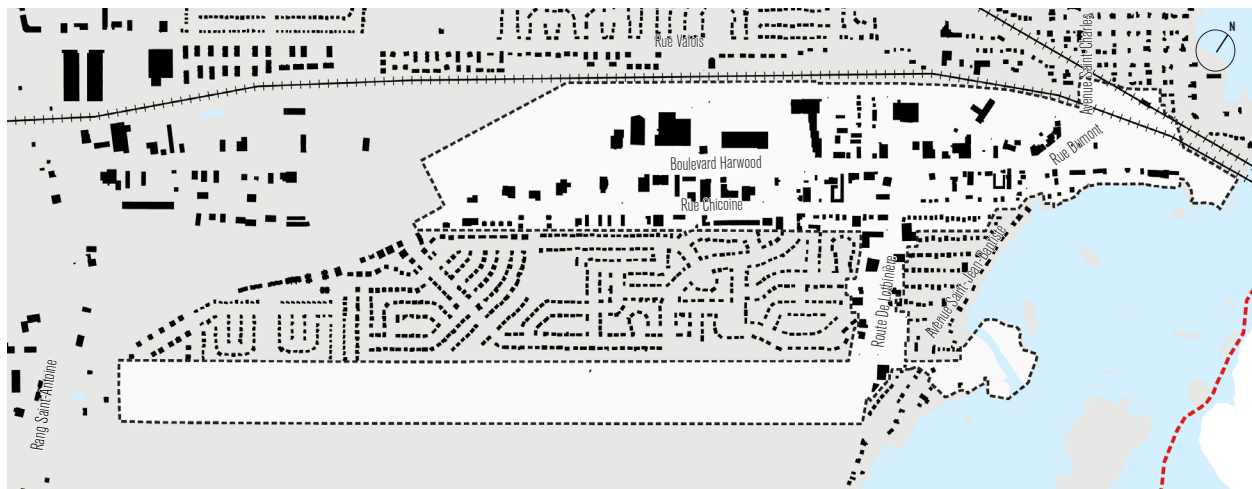


Fig. 12. Gabarit des bâtiments
Source : Données géoréférencées, Ville de Vaudreuil-Dorion, 2019

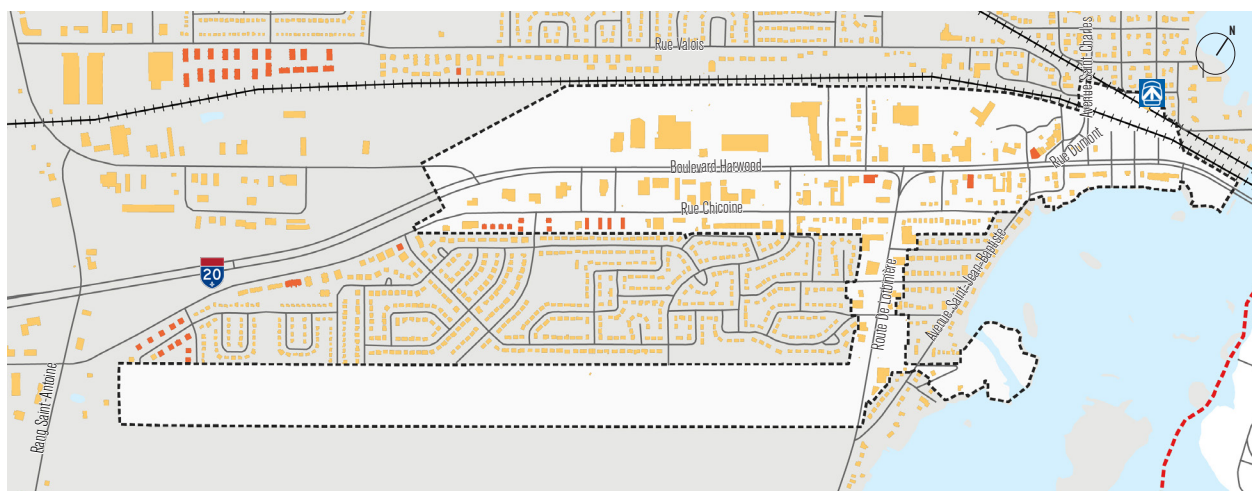


Fig. 13. Hauteur des bâtiments
Source : Données géoréférencées, Ville de Vaudreuil-Dorion, 2019

LÉGENDE

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

DOSSIER URBAIN

UTILISATION DU SOL

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

Malgré la présence de quelques commerces de détail, particulièrement à proximité du carrefour avec la rue Chicoine, l'axe de la route De Lotbinière est quant à lui davantage destiné à des usages commerciaux plus lourds, souvent liés à la mécanique automobile. Le boulevard Harwood compte aussi ponctuellement différents commerces liés aux véhicules. La fonction commerciale occupe environ 19 % (309 000 m²) du territoire du PPU (figures 14 et 15).

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

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

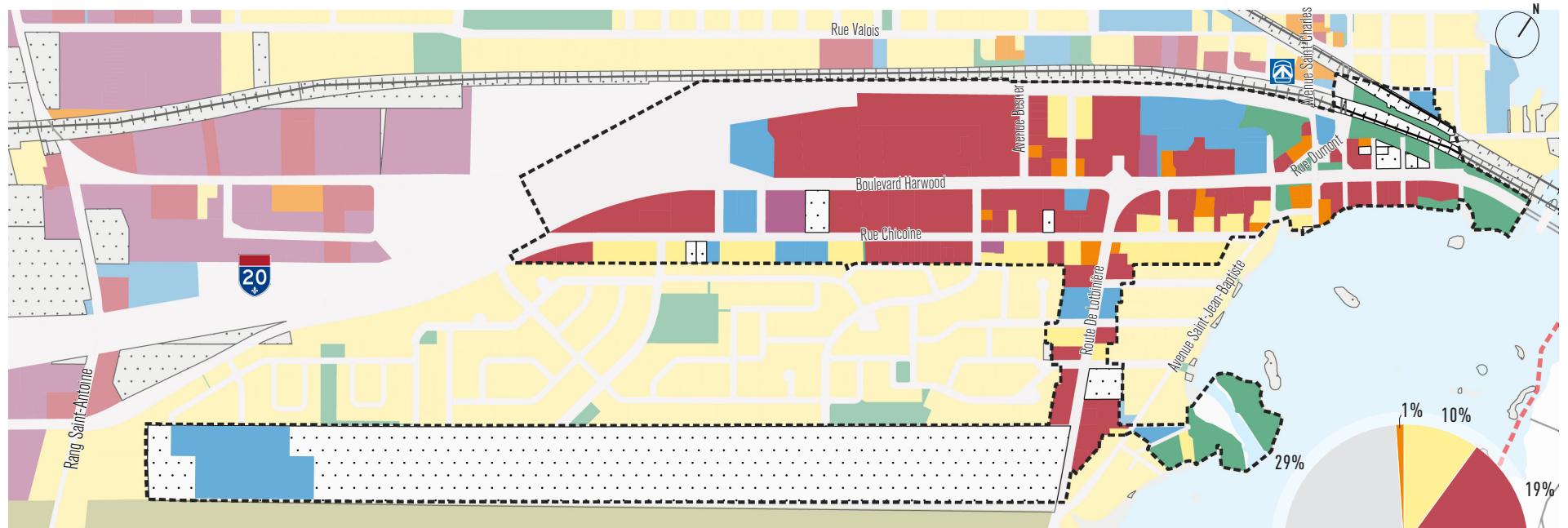


Fig. 14. Utilisation du sol
Source : Données géoréférencées, Ville de Vaudreuil-Dorion, 2019

LÉGENDE

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

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

DOSSIER URBAIN

FONCTION RÉSIDENTIELLE

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

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

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

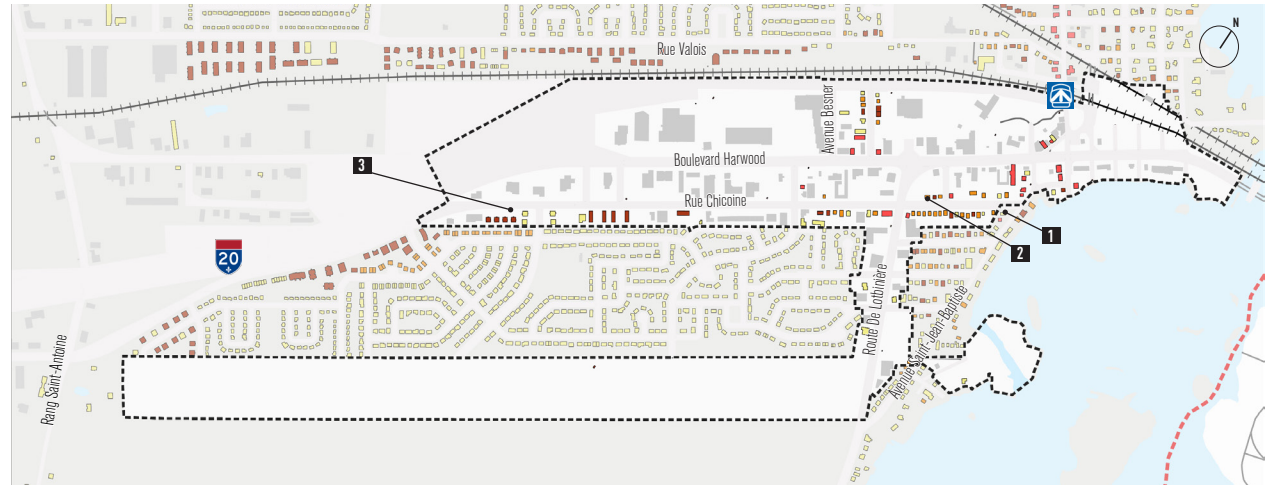


Fig. 17. Typologies résidentielles (voir exemples numérotés à page suivante)

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

LÉGENDE

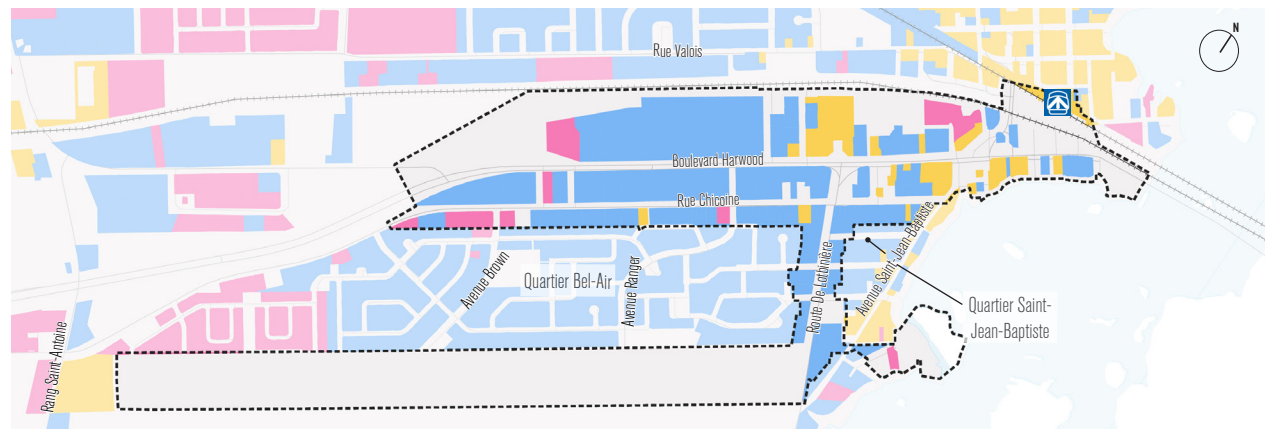


Fig. 18. Phases de développement résidentiel

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

LÉGENDE



DOSSIER URBAIN

FONCTION RÉSIDENTIELLE

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

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

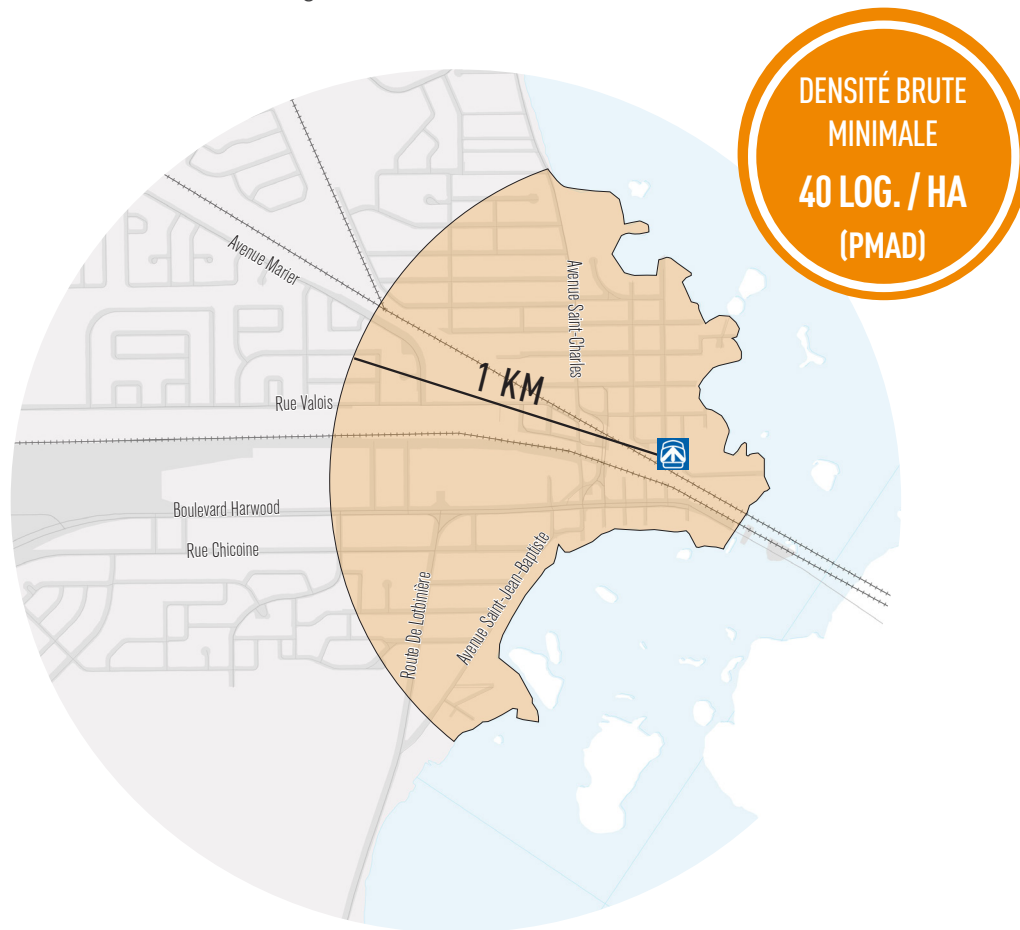


Fig. 19. Limites de l'aire TOD de la gare Dorion
Source : Google Street View, 2019



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



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



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

DOSSIER URBAIN

FONCTION COMMERCIALE

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

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

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

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



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

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

LÉGENDE

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

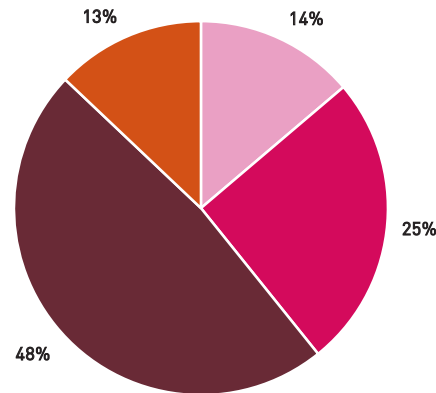


Fig. 21. Répartition des différents types de commerces et services
Source : Développement Vaudreuil-Soulanges (DEV), 2019

Achats et services courants¹ :

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

Achats et services semi-courants :

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

Achats et services réfléchis :

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

Restauration et divertissement :

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

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

DOSSIER URBAIN

FONCTION COMMERCIALE

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

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



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

Source : Provencher_Roy, 2019



2 Commerce de proximité, boulevard Harwood

Source : Provencher_Roy, 2019



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

Source : Provencher_Roy, 2019



4 Commerce lié à l'automobile, route De Lotbinière

Source : Provencher_Roy, 2019

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

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

Source : Développement Vaudreuil-Soulanges (DEV), 2019

DOSSIER URBAIN

ÉQUIPEMENTS COLLECTIFS

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

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

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

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

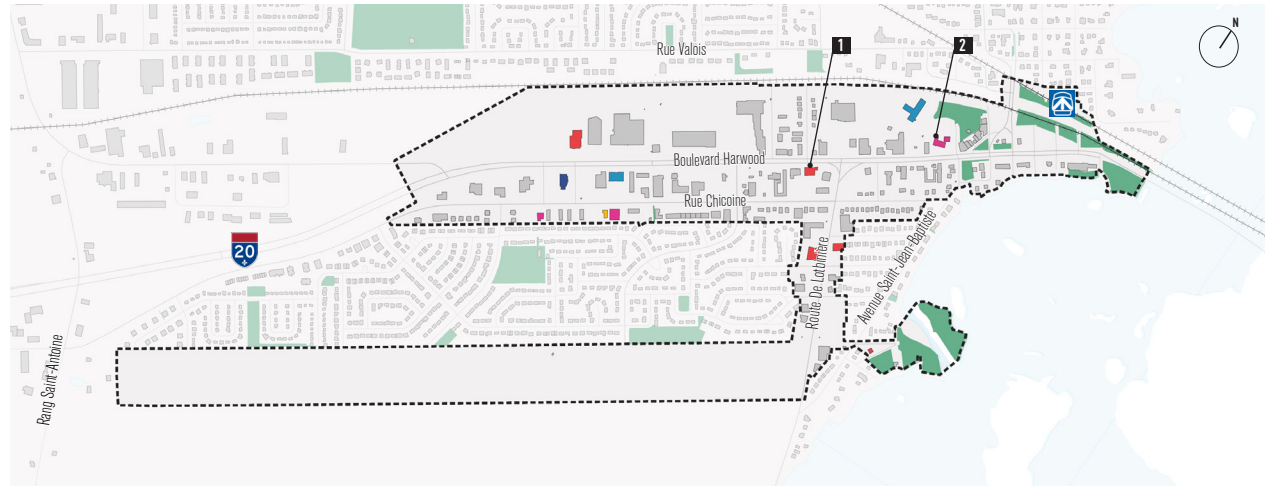


Fig. 23. Répartition géographique des différents équipements collectifs
Source : Données géoréférencées, Ville de Vaudreuil-Dorion, 2019

LÉGENDE

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



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



Opticentre Saint-Jean-Baptiste
Source : Provencher_Roy, 2019

DOSSIER URBAIN

PARCS ET ESPACES VERTS

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

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

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

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

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

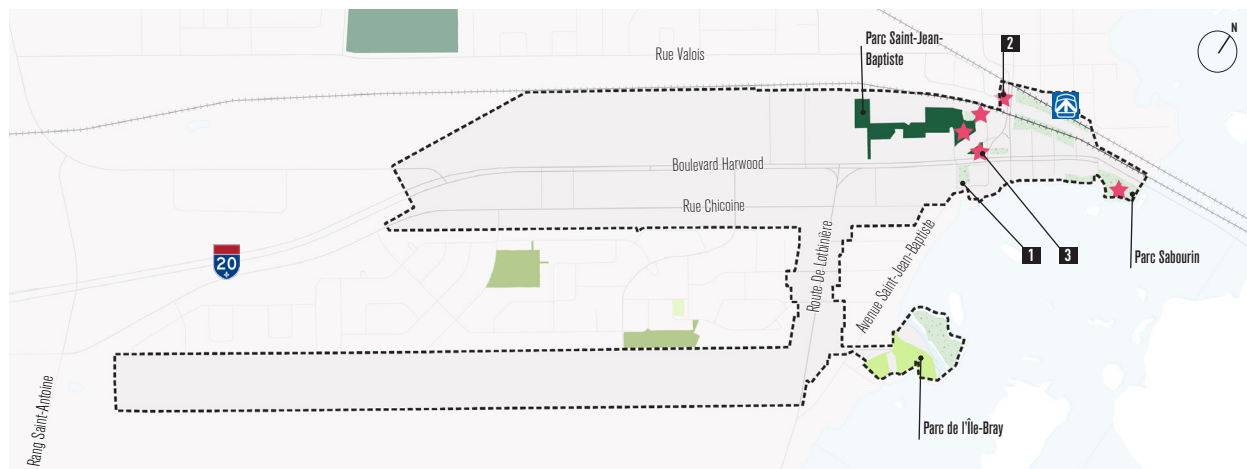
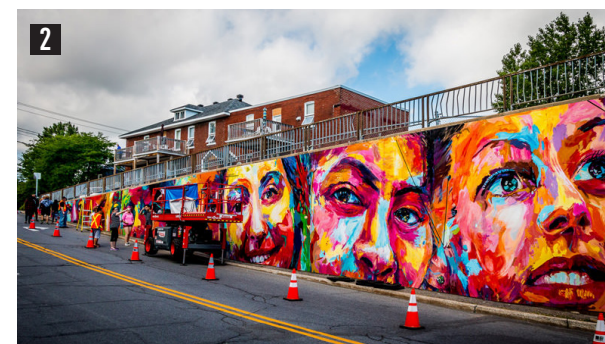


Fig. 24. Répartition géographique des parcs, espaces verts et installations d'art public

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

LÉGENDE

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



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

Source : Ville de Vaudreuil-Dorion



Parc du Carré Dorion

Source : Christian Gonzalez



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

Source : Ville de Vaudreuil-Dorion

DOSSIER URBAIN

MOBILITÉ

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

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

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

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

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

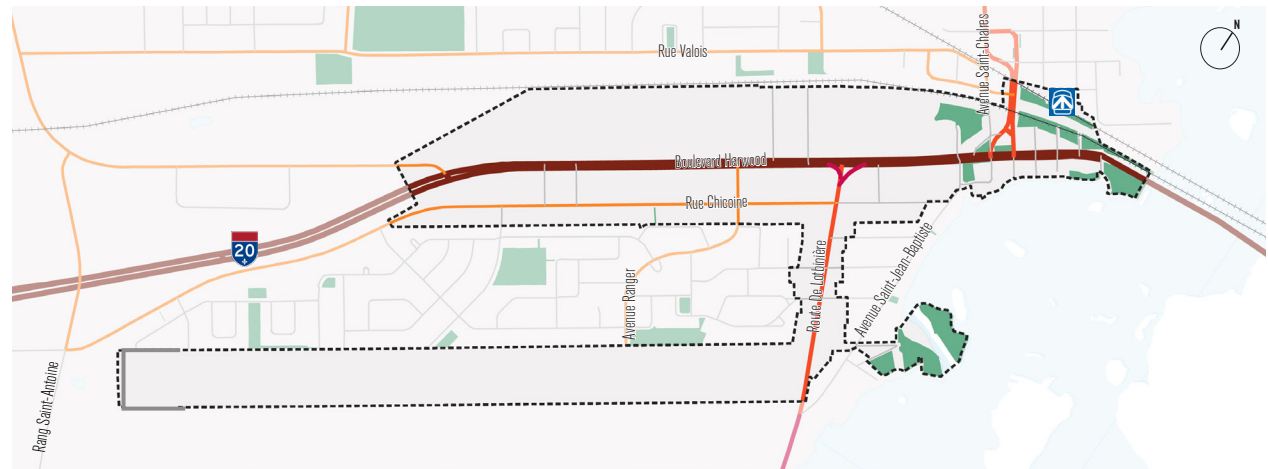


Fig. 25. Réseau de transport véhiculaire

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

LÉGENDE

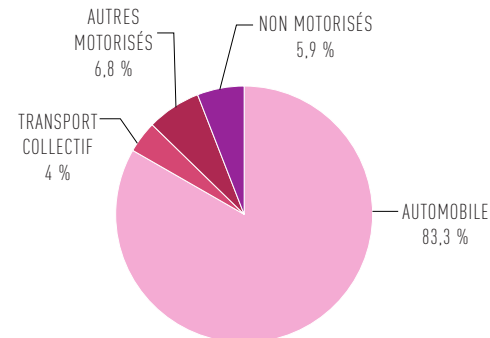


Fig. 26. Part modale des différents moyens de transport

Source : Enquête Origine-Destination, 2013



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

Source : Provencher_Roy, 2019



Boulevard Harwood

Source : Provencher_Roy, 2019

DOSSIER URBAIN

MOBILITÉ

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

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

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

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

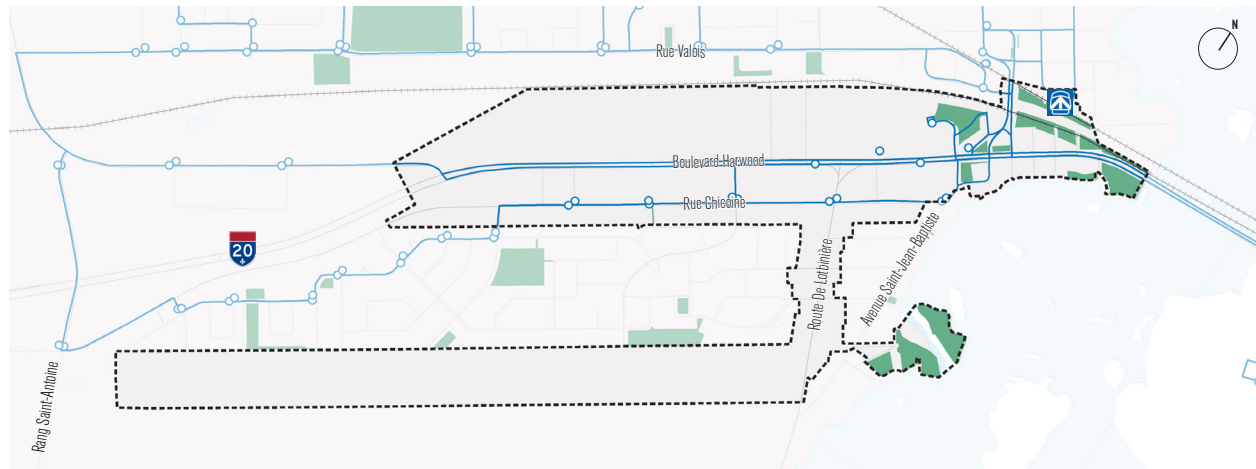


Fig. 27. Réseau de transport collectif

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

LÉGENDE

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

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

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



Gare Dorion

Source : Provencher_Roy, 2019

DOSSIER URBAIN

MOBILITÉ

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

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

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

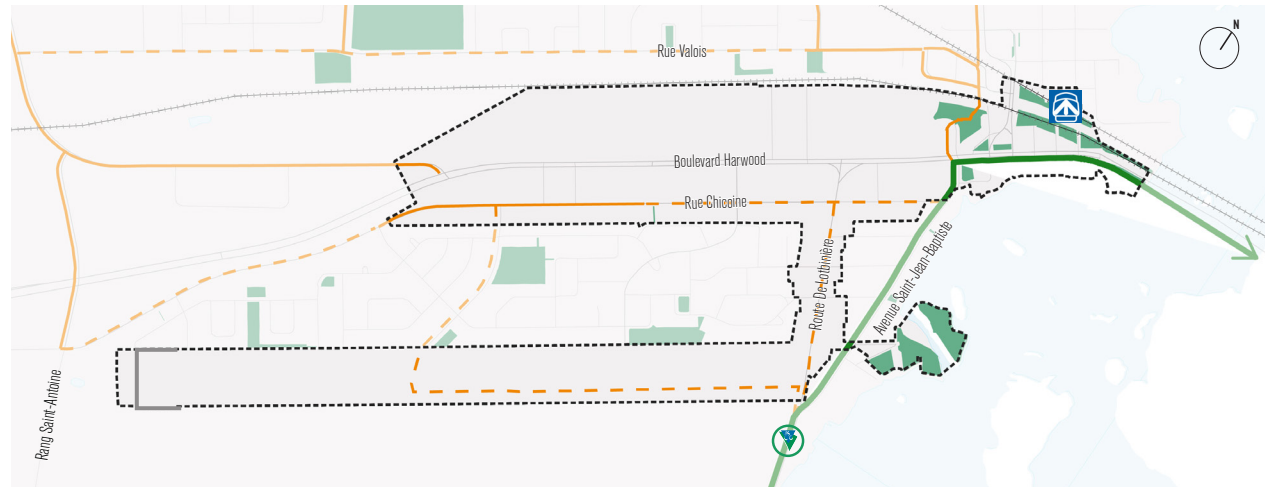


Fig. 28. Réseau de pistes et liens cyclables

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

LÉGENDE

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



Piste multifonctionnelle sur le boulevard Harwood

Source : Provencher_Roy, 2019



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

Source : Provencher_Roy, 2019

DOSSIER URBAIN

MOBILITÉ

véhiculaire de la circulation cyclable.

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

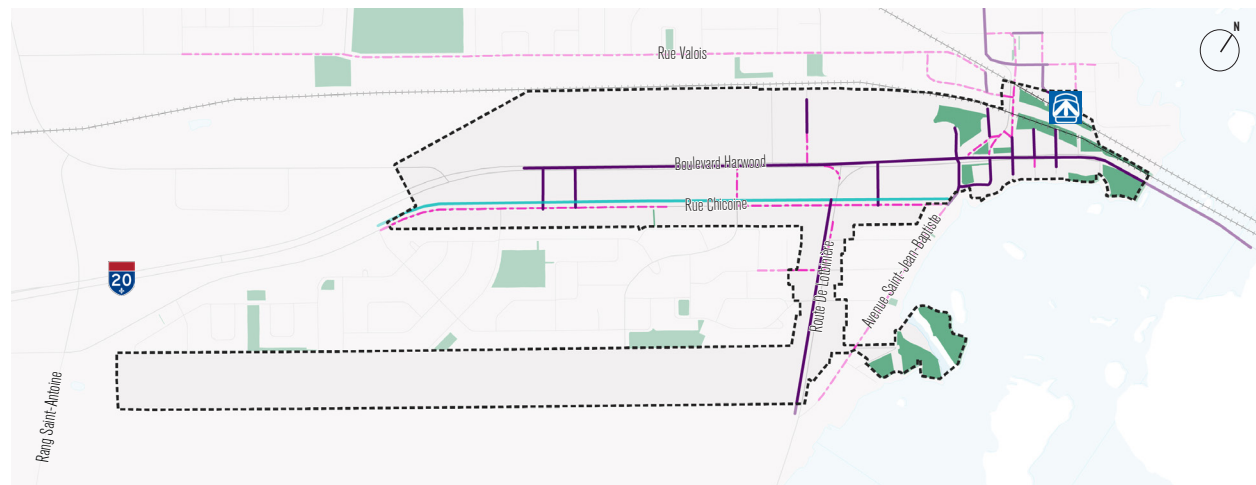


Fig. 29. Localisation des trottoirs

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

LÉGENDE

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



Conditions de déplacements piétons arides sur le boulevard Harwood

Source : Provencher_Roy, 2019

DOSSIER URBAIN

CONTRAINTES ET POTENTIELS

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

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

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

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

03

VISION ET ORIENTATIONS

VISION ET ORIENTATIONS

ÉNONCÉ DE VISION

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

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

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

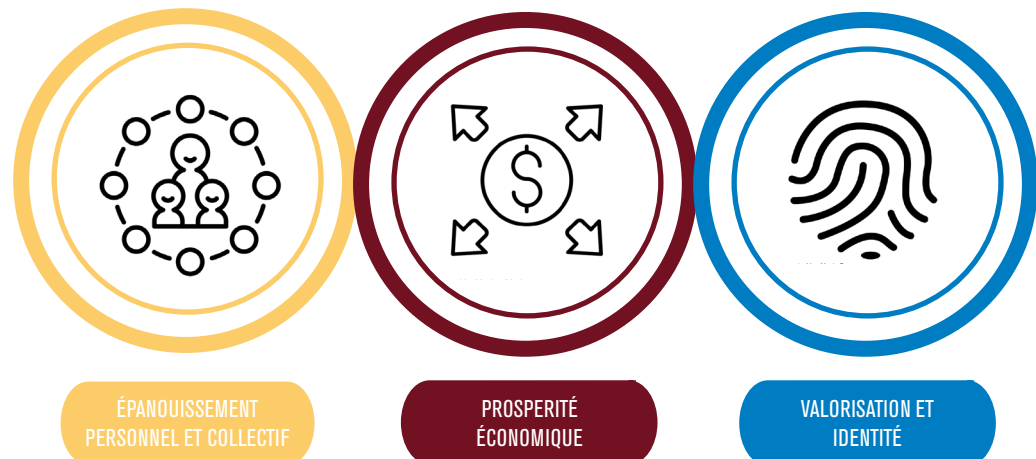
ÉNONCÉ DE VISION

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

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

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

3 GRANDES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT



VISION ET ORIENTATIONS

ORIENTATIONS ET OBJECTIFS

ORIENTATION 1 – ÉPANOUISSEMENT PERSONNEL ET COLLECTIF

Consolider et bonifier la qualité des milieux de vie

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

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

Objectifs d'aménagement :

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



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



Constructions compactes et durables, Québec
Source : Memento construction



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

VISION ET ORIENTATIONS

ORIENTATIONS ET OBJECTIFS

ORIENTATION 2 – PROSPÉRITÉ ÉCONOMIQUE

Repositionner le secteur comme un pôle économique florissant et attractif

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

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

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

Objectifs d'aménagement :

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



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



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

VISION ET ORIENTATIONS

ORIENTATIONS ET OBJECTIFS

ORIENTATION 3 – VALORISATION ET IDENTITÉ

Faire rayonner les composantes patrimoniale et naturelles identitaires

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

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

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

Objectifs d'aménagement :

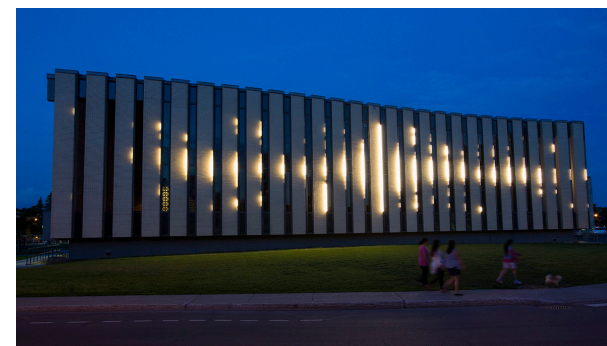
- 3.1. Pérenniser et revaloriser le patrimoine bâti forgeant l'identité du secteur;
- 3.2. Mettre en valeur, bonifier et connecter les composantes naturelles et récréatives;
- 3.3. Marquer les entrées de ville pour les différents usagers du secteur;
- 3.4. Améliorer et valoriser la qualité architecturale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



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



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



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

04

**PROGRAMME PARTICULIER
DE RÉAMÉNAGEMENT**

PROGRAMME PARTICULIER DE RÉAMÉNAGEMENT

CONCEPT DE MISE EN VALEUR

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

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

Le concept de mise en valeur tient également compte du terrain en marge du territoire du PPU visé pour le développement d'un nouveau quartier domiciliaire. Son intégration harmonieuse, tant dans la forme urbaine que dans les usages que le secteur accueillera, est un objectif poursuivi.

Le concept de mise en valeur est décomposé par secteurs:

- interface avec l'autoroute 20 parachevée;
- îlot Pasold;
- boulevard Harwood;
- rue Chicoine;
- route De Lotbinière;
- accès à la rivière des Outaouais;
- entrée de ville;
- place Dumont;
- nouveau quartier domiciliaire.



Fig. 31. Volumétries proposées pour la revitalisation du secteur Harwood-De Lotbinière



Fig. 30. Volumétries actuelles du secteur Harwood-De Lotbinière

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

Note au lecteur: cette image illustre des principes d'aménagement et est fournie à titre indicatif, la configuration et la composition réelle du cadre bâti pourraient différer de cette proposition.

PROGRAMME PARTICULIER DE RÉAMÉNAGEMENT

CONCEPT DE MISE EN VALEUR



Fig. 32. Concept de réaménagement et de mise en valeur

Note au lecteur: cette image illustre des principes d'aménagement et est fournie à titre indicatif, la configuration et la composition réelle du cadre bâti pourraient différer de cette proposition.

PROGRAMME PARTICULIER DE RÉAMÉNAGEMENT

PLANIFICATION DÉTAILLÉE PAR SECTEURS

INTERFACE AVEC LA VOIE DE CONTOURNEMENT DE L'AUTOROUTE DU SOUVENIR

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

Ainsi, la distance minimale privilégiée entre la voie de contournement autoroutière et les habitations ou une éventuelle école Saint-Jean-Baptiste relocalisée est de trente mètres. Ce dégagement minimal requis permet notamment l'aménagement de talus paysagers, d'écrans acoustiques végétalisés et d'espaces de circulation parallèles entre le quartier et l'autoroute parachevée, répondant ainsi à des besoins d'intimité sonore et visuelle (figure 33).

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

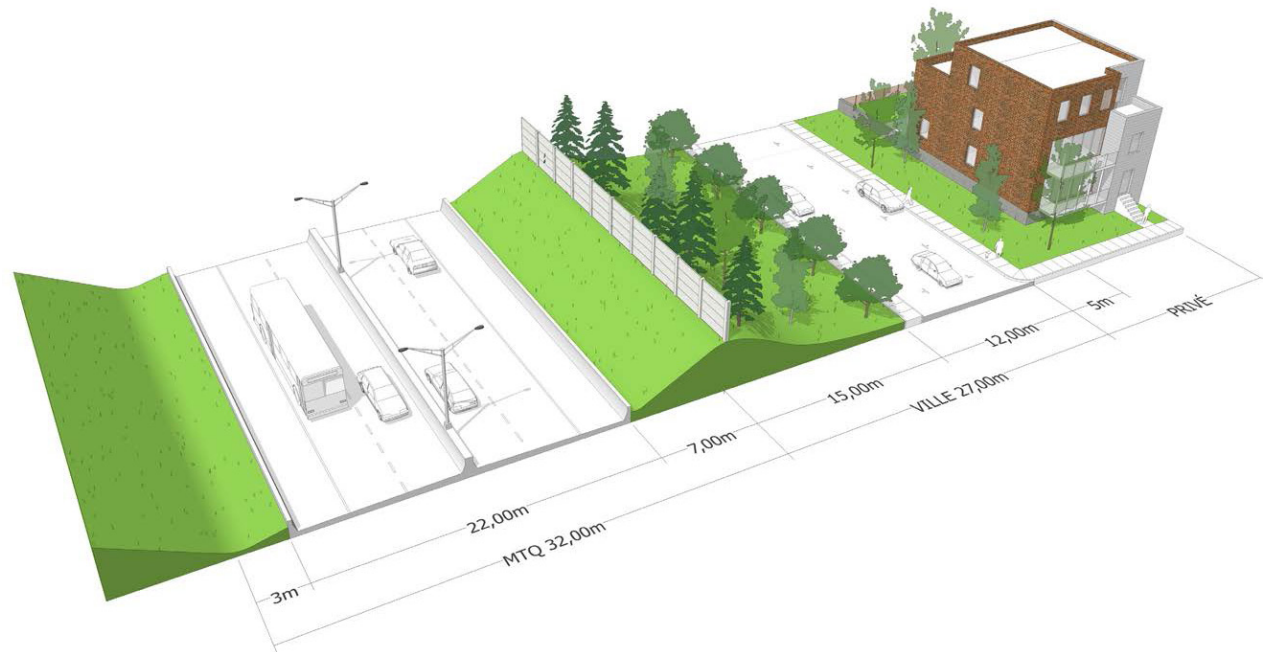


Fig. 33. Proposition du traitement de l'interface avec l'emprise projetée de la voie de contournement

Note au lecteur: cette image illustre des principes d'aménagement et est fournie à titre indicatif, la configuration et la composition réelle de la voirie pourraient différer de cette proposition.

PROGRAMME PARTICULIER DE RÉAMÉNAGEMENT

PLANIFICATION DÉTAILLÉE PAR SECTEURS

ÎLOT PASOLD

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

Le PAE prévoit notamment des ratios minimaux de densité et de verdissement, l'aménagement d'un espace public significatif à l'intersection de l'avenue Ranger et du boulevard Harwood, des transitions volumétriques harmonieuses entre les bâtiments mixtes et commerciaux du plus fort gabarit sur le boulevard Harwood, les bâtiments résidentiels et la voie de contournement, ainsi que l'ouverture d'une rue est-ouest longeant le talus autoroutier, de rues nord-sud et d'un lien actif est-ouest au centre de l'îlot actuel (figures 34 à 36). De plus, le PAE appelle à un traitement particulier de la relation entre les usages commerciaux et résidentiels.



Fig. 34. Vue d'ambiance de la requalification de l'îlot Pasold en un secteur résidentiel compact et verdoyant incluant un espace public convivial

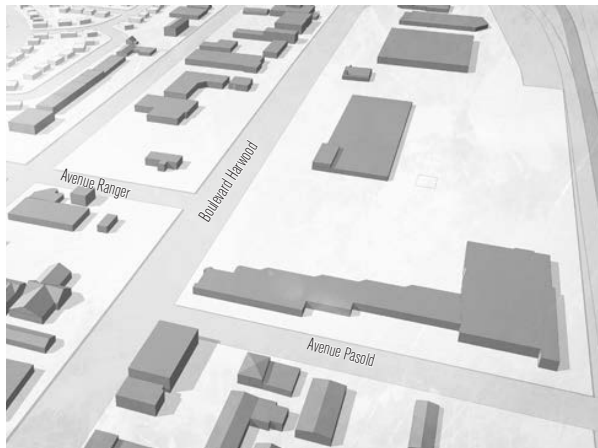


Fig. 35. Volumétrie actuelle de l'îlot Pasold



Fig. 36. Volumétrie proposée pour la requalification de l'îlot Pasold

Note au lecteur: ces images illustrent des principes d'aménagement et sont fournies à titre indicatif, la configuration et la composition réelle des aménagements pourraient différer de cette proposition.

PROGRAMME PARTICULIER DE RÉAMÉNAGEMENT

PLANIFICATION DÉTAILLÉE PAR SECTEURS

BOULEVARD HARWOOD

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

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

En lien avec la voie de contournement de l'autoroute du Souvenir (A-20), un réaménagement complet de l'emprise du boulevard est prévu, avec des trottoirs plus larges et une plantation d'arbres continue (figure 37).

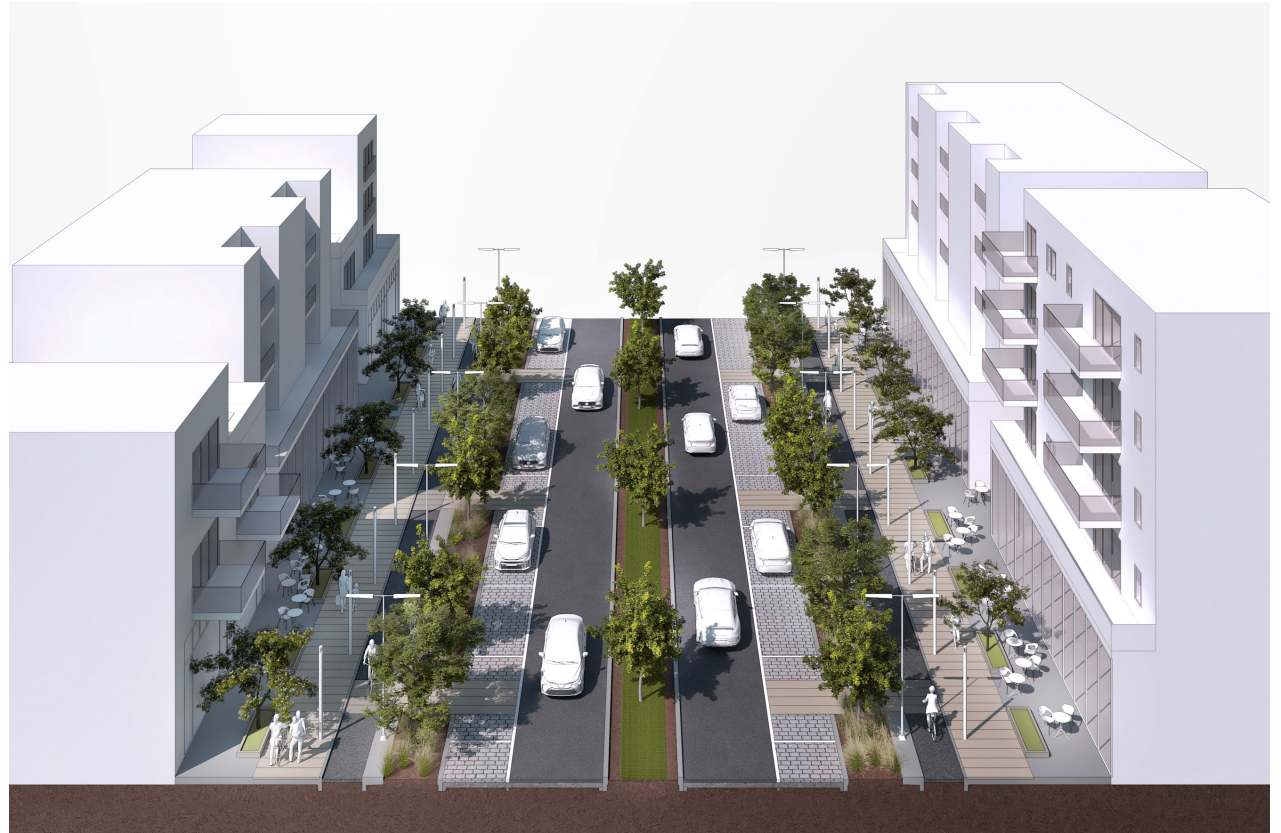


Fig. 37. Proposition de réaménagement du boulevard Harwood, advenant la construction de la voie de contournement de l'autoroute du Souvenir (A-20)

Note au lecteur: cette image illustre des principes d'aménagement et est fournie à titre indicatif, la configuration et la composition réelle des aménagements pourraient différer de cette proposition.

PROGRAMME PARTICULIER DE RÉAMÉNAGEMENT

PLANIFICATION DÉTAILLÉE PAR SECTEURS

RUE CHICOINE

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

Dans un esprit de compacité, la construction et la mise en valeur de fronts résidentiels de part et d'autre de la rue Chicoine vise à accueillir de nombreux nouveaux résidents, mais aussi à assurer une transition harmonieuse entre les bâtiments de plus forte volumétrie sur le boulevard Harwood, au nord, et les quartiers résidentiels limitrophes moins denses, au sud. Pour optimiser l'occupation des îlots du côté nord de la rue Chicoine, des bâtiments avec logements traversants sont privilégiés (figure 38).

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

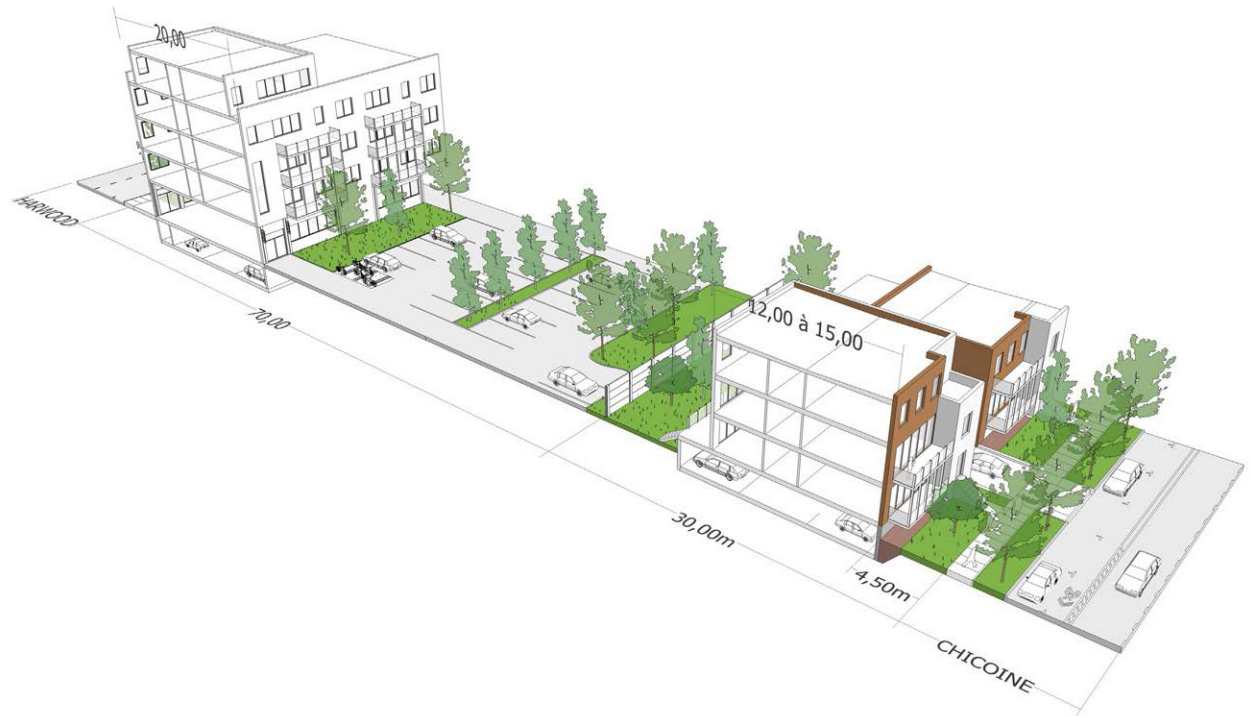


Fig. 38. Coupe type illustrant la transition harmonieuse entre les nouvelles constructions sur le boulevard Harwood et celles de la rue Chicoine

Note au lecteur: cette image illustre des principes d'aménagement et est fournie à titre indicatif, la configuration et la composition réelle des aménagements pourraient différer de cette proposition.

PROGRAMME PARTICULIER DE RÉAMÉNAGEMENT

PLANIFICATION DÉTAILLÉE PAR SECTEURS

ROUTE DE LOTBINIÈRE

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

En vue de réduire la proportion du domaine public dédié aux automobiles, le réaménagement du tronçon nord et du carrefour névralgique avec le boulevard Harwood est envisagé en priorité. Ce réaménagement vise également l'intégration d'un nouvel espace public significatif à l'intersection des deux artères centrales.

Le contexte étant adouci par la présence d'arbres, de bandes cyclables et de larges trottoirs, un alignement minimal des nouveaux bâtiments au caractère urbain et mixte est prévu le long du tronçon nord de la route (figure 39). Plus au sud, une vocation moins dense et davantage résidentielle en transition vers la zone agricole implique un recul un peu plus grand des constructions.



Fig. 39. Vue d'ambiance du réaménagement de la route De Lotbinière propice aux déplacements actifs et encadré par un front bâti continu et compact

Note au lecteur: ces images illustrent des principes d'aménagement et sont fournies à titre indicatif, la configuration et la composition réelle des aménagements pourraient différer de cette proposition.

PROGRAMME PARTICULIER DE RÉAMÉNAGEMENT

PLANIFICATION DÉTAILLÉE PAR SECTEURS

ACCÈS À LA RIVIÈRE DES OUTAOUAIS

Un meilleur accès aux berges de la rivière des Outaouais s'est révélé comme l'une des principales revendications citoyennes évoquées lors des consultations publiques. Majestueux, le cours d'eau semble boudé par le secteur qui lui tourne le dos.

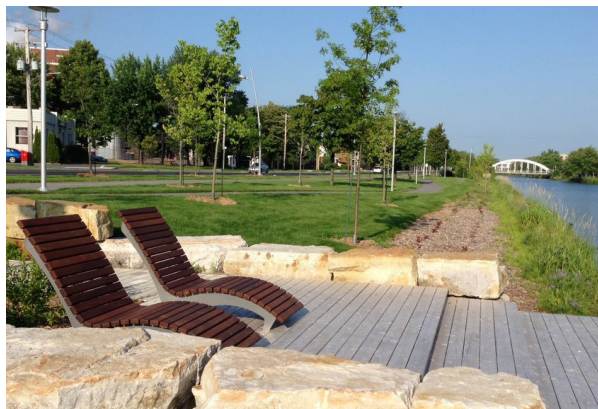
Ainsi, la mise en valeur des parcs Sabourin et de l'Île-Bray est privilégiée afin de célébrer l'accès unique que possède la ville de Vaudreuil-Dorion aux cours d'eau qui l'entourent. En lien avec le parachèvement du tronçon cyclable de la Route verte sur l'avenue Saint-Jean-Baptiste, l'aménagement de sentiers, de mobilier urbain, d'une signalisation et de haltes pour les cyclistes favorisant l'accès aux rives est donc prévu à ces endroits.

Des panneaux d'interprétation en lien avec l'histoire des lieux ainsi qu'avec les composantes environnementales qu'on y retrouve sont aménagés.

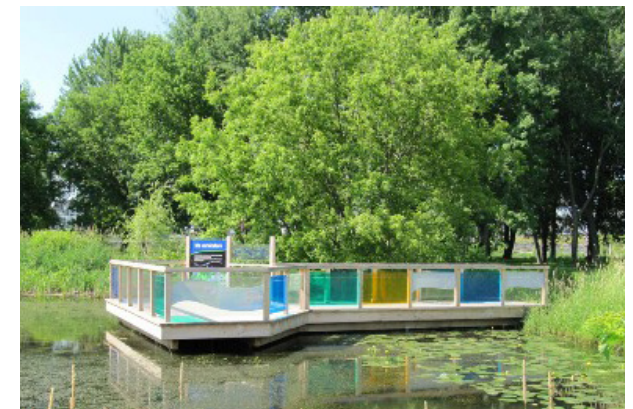
À plus long terme, l'aménagement d'une promenade sur pilotis le long des berges entre le parc Sabourin et la rue Saint-Henri est envisagé.



Rivière des Outaouais
Source: Inconnue



Aire de repos et de contemplation des berges, Valleyfield
Source: Ville de Valleyfield



Belvédère surplombant un plan d'eau et éléments d'interprétation, Victoriaville
Source: Ville de Victoriaville

PROGRAMME PARTICULIER DE RÉAMÉNAGEMENT

PLANIFICATION DÉTAILLÉE PAR SECTEURS

ENTRÉES DE VILLE

En lien avec le projet de voie de contournement de l'autoroute du Souvenir (A-20), il s'avère opportun de collaborer avec le MTQ pour l'aménagement de carrefours giratoires à la sortie des voies de décélération et à l'entrée des voies d'insertion au niveau du viaduc Saint-Henri et de la rue Raoul-Blais. Notamment, un réaménagement sécurisant l'intersection de la route De Lotbinière et de l'avenue Saint-Jean-Baptiste est de mise.

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

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



Entrée de ville signifiée par une installation d'art publique, Île-des-Soeurs
Source: Atelier IN SITU

PLACE DUMONT

Le secteur de la place Dumont constitue un lieu de passage majeur pour un nombre important de citoyens puisqu'il est un point de jonction entre les quartiers limitrophes. À proximité de la gare, la place revêt une importance historique et patrimoniale et contribue de façon significative à l'esprit du lieu par l'échelle et l'implantation des constructions qui la bordent.

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



Projet d'urbanisme tactique de place publique, Québec
Source: Architecture du Québec



Élément de signalétique répertoriant les éléments d'intérêt, Genève, Suisse
Source: Atelier Schnegg+



Événements citoyens et culturels, Fête urbaine
Source: Ville de Vaudreuil-Dorion

PROGRAMME PARTICULIER DE RÉAMÉNAGEMENT

PLANIFICATION DÉTAILLÉE PAR SECTEURS

NOUVEAU QUARTIER DOMICILIAIRE

Un nouveau quartier résidentiel verra le jour sur le terrain en marge du territoire du PPU, adjacent à la zone agricole. Partie intégrante du secteur Harwood-De Lotbinière, ce vaste site contribue à sa consolidation comme quartier TOD par la création d'un nouveau quartier domiciliaire convivial. Il permet également de bonifier la qualité de vie des quartiers adjacents.

La forme urbaine du quartier s'inspire de celle du quartier voisin, tout en s'y connectant dans une optique d'optimisation des déplacements. En effet, la trame viaire du nouveau quartier s'inscrit en continuité des axes existants, notamment les rues des Abbesses et Brown, ainsi que l'avenue Ranger. Elle est conçue de manière à assurer des déplacements efficaces pour les résidents du quartier et éviter la circulation de transit.

Tout en misant sur la compacité du cadre bâti, ce nouveau quartier résidentiel offre une diversité de typologies de logements, attractive auprès de clientèles variées.

La planification de ce nouveau quartier permet d'anticiper les besoins en parcs et équipements collectifs et de les prévoir en amont. À cet égard, le nouveau quartier est ponctué de nouveaux parcs et espaces publics, bonifiant ainsi l'offre disponible aux résidents de la pointe sud-est de la ville.

De même, le site intègre une nouvelle école primaire et une nouvelle école secondaire, située dans la portion sud-ouest du terrain. L'implantation de ces nouveaux établissements scolaires vient répondre à un besoin local.



Plex, Montréal
Source: Ecohabitation



Parc de voisinage, Montréal
Source: Marc Cramer



École secondaire des Échos, Vaudreuil-Dorion
Source: Christian Gonzalez

PROGRAMME PARTICULIER DE RÉAMÉNAGEMENT

DENSITÉ

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

RAPPORT PLANCHER/TERRAIN MINIMUM

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

La réglementation de zonage tend, autant que faire se peut, à atteindre les seuils minimaux représentés à la figure 40.

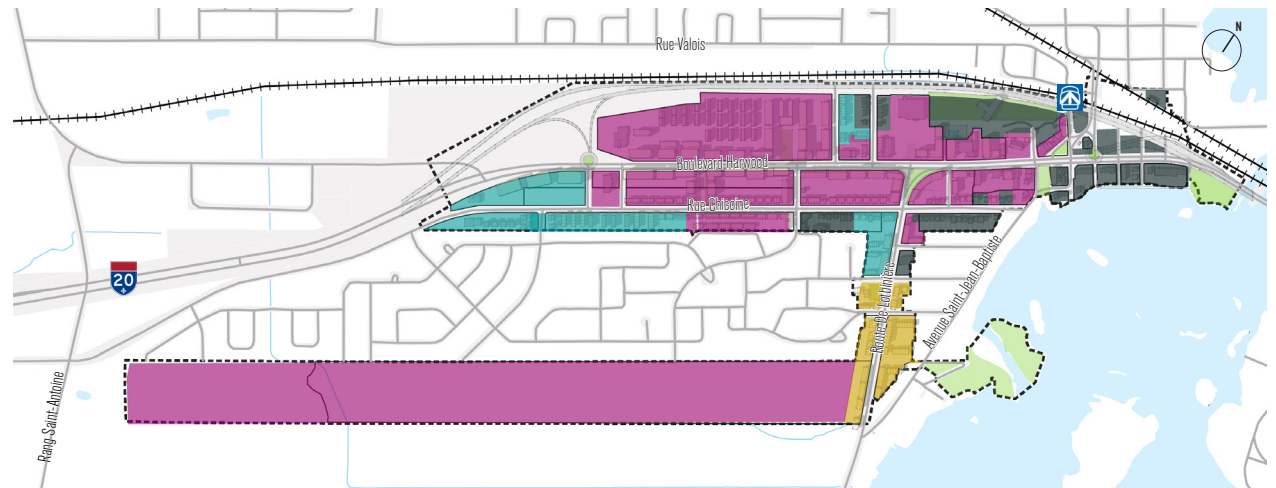


Fig. 40. Plan des rapports plancher/terrain

LÉGENDE

	PPU Harwood-De Lotbinière	Rapport plancher / terrain minimum
	Gare Dorion	Non applicable
	Voie ferrée	0.65
		0.80
		1.00

PROGRAMME PARTICULIER DE RÉAMÉNAGEMENT

CRITÈRES RELATIFS AUX HAUTEURS, ALIGNEMENTS ET VOLUMÉTRIES DES BÂTIMENTS

HAUTEURS

Afin d'atteindre les objectifs de densité et de compacité, les hauteurs minimales et maximales des constructions sont articulées en conséquence (figure 41). De façon générale, les limites de hauteur maximales les plus élevées sont concentrées autour de l'axe central du boulevard Harwood. Cependant, les hauteurs maximales sont limitées dans le sous-secteur est et sur la rue Dumont à cause des valeurs paysagère, patrimoniale et fluviale de ce tronçon.

Afin d'assurer une transition harmonieuse avec les quartiers résidentiels limitrophes et les bâtiments de plus forte volumétrie sur Harwood, les hauteurs sont limitées sur la rue Chicoine à trois étages maximum.

Des conditions supplémentaires peuvent s'appliquer à certains secteurs, notamment ceux en front du boulevard Harwood et de la route De Lotbinière, où une hauteur maximale de six étages est prévue de plein droit. Ces conditions portent au milieu d'insertion telles que la profondeur des terrains ou la hauteur des bâtiments adjacents, la possibilité de construction de deux étages supplémentaires sous forme de mezzanine en retrait de l'alignement principal.

Enfin, une hauteur de deux à trois étages est privilégiée pour la bande de terrain vacante à l'extrémité sud du territoire du PPU afin de favoriser une intégration harmonieuse du cadre bâti au quartier résidentiel adjacent. Des exceptions pourraient être possible quant aux établissements scolaires prévus au nord du site.

ALIGNEMENTS DE CONSTRUCTION

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

Les axes des rues projetées (en pointillé) sur la carte suivante sont représentés à titre indicatif et visent avant tout à démontrer l'alignement souhaité des constructions le long des futures rues, nonobstant leur position définitive.

Les alignements proposés sont identifiés en fonction du contexte d'insertion.

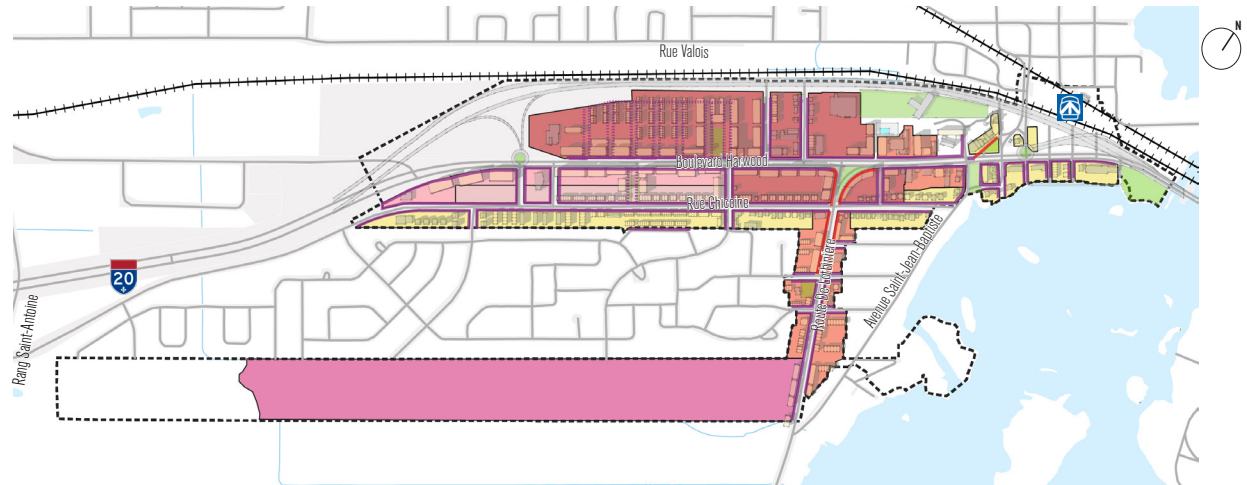


Fig. 41. Plan des hauteurs et des alignements des constructions

LÉGENDE

PPU Harwood-De Lotbinière	Hauteur en étages	Alignement des constructions
Gare Dorion	2 à 3	± 1,5 mètres
Voie ferrée	2 à 4	± 4,5 mètres
	2 à 6	
	2 à 8	
	3 à 6	
	3 à 8	

PROGRAMME PARTICULIER DE RÉAMÉNAGEMENT

TRAITEMENT ARCHITECTURAL

Afin de stimuler l'émergence d'un cadre bâti homogène, certains critères architecturaux créent une ligne directrice, tout en permettant la créativité des concepteurs des différents projets. Au centre des préoccupations, l'échelle humaine des constructions guide l'élaboration des critères architecturaux s'appliquant au secteur

BASE DU BÂTIMENT ET REZ-DE-CHAUSSÉE

Les deux premiers étages des constructions, qui constituent la base des bâtiments et le rapport de ceux-ci avec le domaine public, méritent une attention particulière.

L'animation du domaine public est favorisée par la présence de commerces et de logements à accès direct au rez-de-chaussée. La création de façades ouvertes au rez-de-chaussée est facilitée par un traitement architectural transparent. De plus, les accès aux commerces sont facilement distinguables dans l'espace urbain et sont accessibles universellement.

Afin d'améliorer le paysage urbain et rendre le trajet des piétons plus agréable, plusieurs éléments sont préconisés: le découpage des façades selon une composition verticale qui rend le parcours des utilisateurs dynamiques et courts, la proscription de façades aveugles ou passives, ainsi que la présence de détails architecturaux soignés, attirant l'oeil des passants et bonifiant leur expérience (protection du soleil, de la pluie, du vent, de la neige).

Des murales artistiques peuvent embellir certaines façades aveugles et participer à la formation d'une identité visuelle pour le secteur.

Sur les rues à dominance résidentielle, les premiers étages des immeubles s'adressent prioritairement à une clientèle familiale avec accès direct en rez-de-chaussée. Légèrement surélevées par rapport à la

rue, les entrées individuelles peuvent comprendre des terrasses et des aménagements paysagers afin de délimiter l'espace privé de l'espace public.

AFFICHAGE

Le réaménagement du boulevard Harwood en artère commerciale à échelle humaine s'accompagne d'une réflexion quant à l'affichage. Tandis que l'affichage actuel est principalement destiné aux consommateurs en automobile, les principes promus visent à rendre l'affichage davantage attractif aux piétons en vue de favoriser une expérience commerciale complète. Ainsi, les principes suivants ont comme objectifs de doter l'artère d'un paysage urbain cohérent et d'éviter l'encombrement visuel:

- proscription de toute nouvelle enseigne sur poteau, à l'exception du commerce situé au 501 boulevard Harwood qui bénéficie d'une exemption;
- positionnement de l'affichage sur le bâtiment au niveau du socle commercial seulement;
- interdiction des enseignes sur boîtier de type Plexiglas;
- affichage perpendiculaire à la façade;
- affichage horizontal sur auvent ou lettre CHANNEL;
- utilisation de matériaux durables et de qualité;
- éclairage indirect projeté par une lampe;
- superficies d'affichage limitées.



Traitement des rez-de-chaussées en interaction avec le domaine public, Montréal

Source: Paul Bernier Architecte



Affichage épuré et cohérent, Place Valois, Montréal

Source: Hochelaga



Affichage latéral, adapté aux piétons, Vieux Québec

Source: Poitras Industries

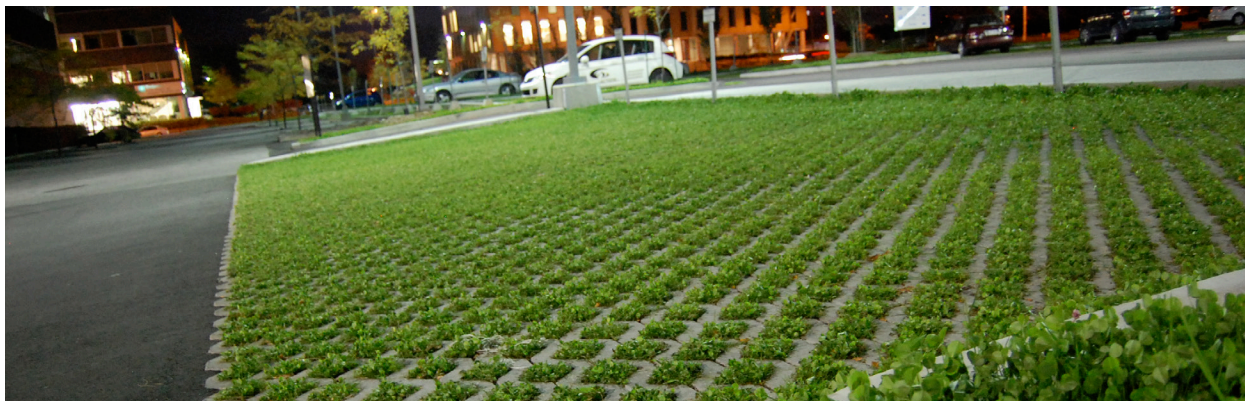
PROGRAMME PARTICULIER DE RÉAMÉNAGEMENT

AMÉNAGEMENT DES ESPACES EXTÉRIEURS

VERDISSEMENT ET ARCHITECTURE DE PAYSAGE

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

Ainsi, en fonction des densités des nouvelles constructions et des usages, un ratio minimal d'espaces verts et des normes relatives aux plantations s'appliquent sur les terrains privés afin d'augmenter la biodiversité, de favoriser la biorétention des eaux de surface, de lutter contre les îlots de chaleur et de diminuer l'impact visuel des stationnements de surface. Les sols participent à la gestion in situ des eaux de pluie.



Aire de stationnement extérieure verdie par l'utilisation de matériaux perméables, Montréal

Source: Journal des citoyens

STATIONNEMENTS

Occupant de vastes superficies, les stationnements diminuent la qualité de l'environnement urbain. Cependant, ils s'avèrent essentiels à la vitalité commerciale locale. Ainsi, l'encadrement des aires de stationnement s'avère un défi.

L'aménagement des aires de stationnement extérieures est privilégiées en cours arrière ou en cour latérale uniquement, afin de stimuler un encadrement continu du domaine public par le cadre bâti. De plus, l'aménagement de stationnements compacts, verts et souterrains ou semi-souterrains est également favorisé par diverses mesures.

De même, la réduction de certains ratios minimaux de stationnement, l'imposition d'un plafond maximal, l'exigence de supports à vélos et des mesures alternatives à l'automobile sont des stratégies envisagées afin d'atteindre les objectifs du PPU.

Enfin, le présent PPU intègre à sa réflexion l'aménagement de plusieurs dizaines de stationnements sur rue, notamment sur le boulevard Harwood, ainsi qu'un suivi serré de la demande en stationnements publics.



Verdissement des cours avant, Montréal

Source: Sotramont



Verdissement des cours arrière, Beauport

Source: CCM2 Architectes



Inclusion de zones de verdissement et des mesures de gestion des eaux pluviales à l'aire de stationnement extérieure

Source: Pinterest

05

MISE EN ŒUVRE

MISE EN ŒUVRE

PLAN D'ACTION

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

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

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

L'échelle temporelle se décline de la manière suivante:



En continu
ou selon les
opportunités



Court terme
(0-4 ans)



Moyen terme
(4-8 ans)



Long terme
(8 ans et plus)

ORIENTATION 1 – ÉPANOUISSEMENT PERSONNEL ET COLLECTIF

Consolider et bonifier la qualité des milieux de vie

OBJECTIF 1.1 : Articuler le milieu de vie autour de lieux rassembleurs et animés			
STRATÉGIES	PARTENAIRES	OUTILS	ÉCHÉANCIER
Aménager, mettre en valeur et connecter les lieux de rencontres de qualité (espaces publics et de détente, aires de jeu, jardins communautaires, etc.)	Ville, promoteurs	<ul style="list-style-type: none"> Plan directeurs des parcs et espaces verts Programme quinquennal d'immobilisation (PQI) 	
Établir des mesures favorisant une intensité urbaine et une mixité harmonieuse des fonctions	Ville	<ul style="list-style-type: none"> Règlement de zonage 	
Prévoir l'ajout d'espaces publics lors de la requalification des terrains à redévelopper et leur mise en réseau	Ville, promoteurs	<ul style="list-style-type: none"> Règlement de lotissement Ententes relatives aux travaux municipaux Plan directeurs des parcs et espaces verts 	








MISE EN ŒUVRE

PLAN D'ACTION

ORIENTATION 1 – ÉPANOUISSEMENT PERSONNEL ET COLLECTIF

Consolider et bonifier la qualité des milieux de vie

OBJECTIF 1.2 : Miser sur la consolidation d'un quartier compact à échelle humaine

STRATÉGIES	PARTENAIRES	OUTILS	ÉCHÉANCIER
Identifier les terrains adaptés à un redéveloppement ou une requalification	Ville	▪ Inventaire des immeubles sous-utilisés	
Développer des mesures incitatives pour le redéveloppement des terrains sous-utilisés (ex.: hausse de densité permise, diversification des usages autorisés, etc.)	Ville	▪ Règlements de zonage et sur les usages conditionnels	
Maintenir les limites de hauteurs, de densité et les usages afin de stimuler la requalification à des fins mixtes le long du boulevard Harwood	Ville	▪ Règlement de zonage	
Élaborer un guide d'architecture et de design inspiré des principes d'aménagement généraux afin d'orienter les opérations de requalification, de consolidation ou de revitalisation urbaine	Ville	▪ Guide sur les aménagements durables	
Privilégier des développements immobiliers compacts, qui contribuent à l'animation du domaine public	Ville, promoteurs	▪ Règlements de zonage et sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA)	
Veiller à l'insertion harmonieuse des nouvelles constructions au tissu d'accueil, au plan de la forme urbaine	Ville, promoteurs	▪ Règlements sur les PIIA	
Analyser les demandes d'amendements réglementaires en considérant la capacité des infrastructures municipales et l'impact sur ces dernières (aqueduc, égouts, services, voirie, etc.).	Ville, promoteurs	▪ Étude de circulation ▪ Étude sur la capacité des infrastructures ▪ Règlement de contrôle provisoire	

MISE EN ŒUVRE

PLAN D'ACTION

ORIENTATION 1 – ÉPANOUISSEMENT PERSONNEL ET COLLECTIF

Consolider et bonifier la qualité des milieux de vie

OBJECTIF 1.3 : Assurer l'inclusion et la mixité sociale, culturelle et intergénérationnelle			
STRATÉGIES	PARTENAIRES	OUTILS	ÉCHÉANCIER
Développer des services et équipements publics accessibles universellement et adaptés pour tous	Ville	<ul style="list-style-type: none"> Politique familiale Plan d'action à l'égard des personnes handicapées 	
Adopter et mettre en œuvre une stratégie d'inclusion de logements communautaires (coop), sociaux ou abordables dans les nouveaux projets immobiliers	Ville, Office régional d'habitation Vaudreuil-Soulanges (ORHVS)	<ul style="list-style-type: none"> Politique du logement Politique familiale Règlement sur l'assujettissement de tout permis de construction d'unités résidentielles faisant partie de la classe H3 à la conclusion d'une entente entre le demandeur et la Ville en vue d'améliorer l'offre en matière de logements abordables, sociaux ou familiaux 	
Accroître la diversité de la typologie résidentielle au sein des nouveaux projets immobiliers	Ville, promoteurs	<ul style="list-style-type: none"> Règlements de zonage 	
Appuyer les projets de logements sociaux et abordables par un soutien administratif et financier (prise en charge des travaux de préparation des sites, crédit de taxes, etc.)	Ville, ORHVS, promoteurs	<ul style="list-style-type: none"> Ententes gré à gré avec les promoteurs Règlement sur les ententes relatives aux travaux municipaux Règlement sur l'assujettissement de tout permis de construction d'unités résidentielles faisant partie de la classe H3 à la conclusion d'une entente entre le demandeur et la Ville en vue d'améliorer l'offre en matière de logements abordables, sociaux ou familiaux 	









MISE EN ŒUVRE

PLAN D'ACTION



ORIENTATION 1 – ÉPANOUISSEMENT PERSONNEL ET COLLECTIF

Consolider et bonifier la qualité des milieux de vie

OBJECTIF 1.4 : Stimuler la revitalisation du secteur selon les principes du Transit-Oriented Development (TOD) et du Pedestrian-Oriented Development (POD), en privilégiant la mobilité douce et un mode de vie actif

STRATÉGIES	PARTENAIRES	OUTILS	ÉCHÉANCIER
Réaménager la route De Lotbinière afin de parachever le segment de la Route verte, y connecter le réseau cyclable local et favoriser un partage convivial et inclusif de tous les modes de transport	Ville, ministère du Transport (MTQ)		
Réaménager la rue Chicoine pour un partage convivial et inclusif de tous les modes de transport	Ville	▪ Programme quinquennal d'immobilisation (PQI)	
Mettre en valeur les tunnels piétons et le viaduc dans l'axe Saint-Charles, notamment pour faciliter l'accès à la gare Dorion	Ville		
Favoriser le transport alternatif (auto-partage, stationnement à vélo, etc.) en augmentant les infrastructures favorables à leur égard sur le domaine public et en révisant les normes pour leur inclusion sur le domaine privé	Ville, promoteurs		▪ Règlement de zonage ▪ Programme quinquennal d'immobilisation (PQI)
Évaluer la possibilité d'aménager de nouvelles traverses pour connecter Dorion-Gardens au secteur Harwood-De Lotbinière	Ville, MTQ	▪ Ententes	
Évaluer la possibilité de créer un projet pilote d'une rue partagée sur la rue Dumont ainsi qu'entre l'avenue de la Fabrique et le IGA (axe est-ouest)	Ville	▪ Programme quinquennal d'immobilisation (PQI)	
Sécuriser l'intersection du boulevard Harwood et de la route De Lotbinière	Ville, MTQ		
Favoriser la subdivision des lots de grande taille lors des projets de redéveloppement ou de requalification afin d'établir une trame urbaine plus compacte et perméable	Ville, promoteurs	▪ Règlement de lotissement	
Assurer l'arrimage du réseau viaire et du réseau de sentier actif à l'existant lors des projets de développement, redéveloppement ou de requalification afin de créer des liens intuitifs et directs	Ville, promoteurs		

OBJECTIF 1.5 : Encadrer et atténuer les impacts négatifs des grandes infrastructures de transport

STRATÉGIES	PARTENAIRES	OUTILS	ÉCHÉANCIER
Prescrire des normes de construction spécifiques pour contrôler les nuisances sonores et visuelles liées à la proximité avec le boulevard Harwood (et en prévision de la construction de la voie de contournement de l'autoroute 20)	Ville	▪ Règlement de construction	
Aménager un espace tampon paysager entre la voie de contournement projetée et le quartier	Ville	▪ Programme quinquennal d'immobilisation (PQI)	

MISE EN ŒUVRE

PLAN D'ACTION

ORIENTATION 2 – PROSPÉRITÉ ÉCONOMIQUE

Repositionner le secteur comme un pôle économique florissant et attractif

OBJECTIF 2.1 : Renforcer l'attractivité de l'armature commerciale de la desserte			
STRATÉGIES	PARTENAIRES	OUTILS	ÉCHÉANCIER
Développer une identité commerciale spécifique en orientant le développement commercial vers des produits à valeur ajoutée regroupés en grappes attractives et favorisant l'achat local	Organismes en développement économique	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Étude de marché ▪ Programme d'achat local 	
Collaborer avec les organismes du développement économique et commercial afin d'attirer des entreprises des créneaux non-comblés localement (commerce semi-courant, commerce réfléchi et restauration, divertissement et hébergement)	Organismes en développement économique	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Étude de marché 	
Analyser la possibilité de créer une Société de développement commercial (SDC) ou une association de commerçants	Ville, Organismes en développement économique, commerçants	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ententes ▪ Soutien administratif 	
Augmenter le bassin d'emploi et de population afin d'assurer un achalandage local et assurer la présence commerciale au rez-de-chaussée pour les bâtiments qui ont front sur le boulevard Harwood et la route De Lotbinière, en privilégiant la mixité verticale incluant des bureaux et/ou des logements aux étages supérieurs	Ville	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Règlement de zonage 	
Contingenter les usages qui déstructurent le paysage urbain et aider à la relocalisation des entreprises	Ville		

MISE EN ŒUVRE

PLAN D'ACTION

ORIENTATION 2 – PROSPÉRITÉ ÉCONOMIQUE

Repositionner le secteur comme un pôle économique florissant et attractif

OBJECTIF 2.2 : Affirmer la vocation institutionnelle du secteur par la consolidation du pôle civique régional			
STRATÉGIES	PARTENAIRES	OUTILS	ÉCHÉANCIER
Faire rayonner les activités du pôle civique régional	Ville	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Plateforme web et outils de promotion 	
Appuyer les démarches visant l'implantation d'une nouvelle école primaire dans le nouveau quartier résidentiel	CSSTL	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ententes ▪ Soutien administratif 	
Animer et exploiter les équipements (auditorium et place publique) de l'école secondaire Des Échos pour lesquels la Ville a investi à la bonification de leurs composantes	CSSTL	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Soutien administratif et financier 	
Promouvoir les équipements collectifs de rayonnement régional (services publics gouvernementaux) et prioriser leur implantation à l'intérieur des axes autoroutiers ou de mobilité structurants.	Ville	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Règlement de zonage 	
OBJECTIF 2.3 : Optimiser les investissements publics par une planification misant sur des pratiques durables			
STRATÉGIES	PARTENAIRES	OUTILS	ÉCHÉANCIER
Programmer l'acquisition d'immeubles aux fins de la revitalisation souhaitée et, dans certains cas, la revente sous conditions	Ville	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Programme d'acquisition 	
Rentabiliser les infrastructures publiques (transport en commun, égouts, électricité, voirie) par des aménagements denses et de qualité	Ville, promoteurs	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Règlement de zonage ▪ Programme quinquennal d'immobilisation (PQI) ▪ Règlement relatif au paiement d'une contribution destinée à financer tout ou partie d'une dépense liée à l'ajout, l'agrandissement ou la modification d'infrastructures ou d'équipements municipaux 	
Évaluer la pertinence de procéder à une évaluation de l'utilisation des cases de stationnement dans la desserte commerciale et réviser les normes de stationnement à la lumière des constats	Ville, promoteurs	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Étude d'occupation du stationnement ▪ Règlement de zonage 	

MISE EN ŒUVRE

PLAN D'ACTION

ORIENTATION 3 – VALORISATION ET IDENTITÉ

Faire rayonner les composantes patrimoniale et naturelles identitaires

OBJECTIF 3.1 : Pérenniser et revaloriser le patrimoine bâti forgeant l'identité du secteur			
STRATÉGIES	PARTENAIRES	OUTILS	ÉCHÉANCIER
Valoriser le domaine public d'intérêt patrimonial et les tracés fondateurs par un traitement paysager (avenues Sabourin, Robert, William, Allen et Saint-Henri)	Ville	<ul style="list-style-type: none"> Concours en architecture du paysage 	
Définir et caractériser les espaces d'intérêt patrimonial en y intégrant des aménagements soulignant leur unicité (ex: mobilier urbain, éclairage, type de verdissement, repères visuels, affichage, etc.)	Ville	<ul style="list-style-type: none"> Programme quinquennal d'immobilisation (PQI) 	
Maintenir le programme de subvention pour rénover les bâtiments d'intérêt	Ville, propriétaires	<ul style="list-style-type: none"> Programme d'incitatifs financiers pour les immeubles identifiés au programme particulier d'urbanisme (PPU) du secteur Harwood – De Lotbinière (règlement n°1790) Programme quinquennal d'immobilisation (PQI) 	
OBJECTIF 3.2 : Mettre en valeur, bonifier et connecter les composantes naturelles et récréatives			
STRATÉGIES	PARTENAIRES	OUTILS	ÉCHÉANCIER
Réaménager et mettre en valeur le parc Sabourin et évaluer les possibilités de bonifier l'accès aux berges	Ville	<ul style="list-style-type: none"> Programme quinquennal d'immobilisation (PQI) 	
Réaménager et mettre en valeur le parc de l'Île-Bray et évaluer les possibilités de bonifier l'accès aux berges	Ville	<ul style="list-style-type: none"> Plan directeurs des parcs et espaces verts 	
Mettre en valeur et mettre en réseau les équipements récréatifs (signalétique, mobilier)	Ville	<ul style="list-style-type: none"> Programme quinquennal d'immobilisation (PQI) Plan directeurs des parcs et espaces verts Plan directeur de la signalétique extérieure 	

MISE EN ŒUVRE

PLAN D'ACTION

ORIENTATION 3 – VALORISATION ET IDENTITÉ

Faire rayonner les composantes patrimoniale et naturelles identitaires

OBJECTIF 3.3 : Marquer les entrées de ville pour les différents usagers du secteur

STRATÉGIES	PARTENAIRES	OUTILS	ÉCHÉANCIER
Requalifier les entrées de ville à la sortie du pont Taschereau et sur la route De Lotbinière et à l'ouest du boulevard Harwood	Ville, MTQ	<ul style="list-style-type: none"> Programme quinquennal d'immobilisation (PQI) 	
Améliorer la visibilité de la gare Dorion et son accessibilité à pied et à vélo (signalétique)	Ville, Exo	<ul style="list-style-type: none"> Programme quinquennal d'immobilisation (PQI) Plan directeur de la signalétique extérieure 	

OBJECTIF 3.4 : Améliorer et valoriser la qualité architecturale et paysagère du secteur

STRATÉGIES	PARTENAIRES	OUTILS	ÉCHÉANCIER
Favoriser l'encadrement du boulevard Harwood et de la route De Lotbinière par un cadre bâti continu et implanté près de la voie, limitant les vides et les discontinuités	Ville	<ul style="list-style-type: none"> Règlement de zonage 	
Évaluer les nouvelles constructions et les travaux de transformation du cadre bâti afin que celui-ci soit doté d'une composition architecturale et paysagère qui contribue à l'animation du domaine public et à la formation d'une uniformité architecturale	Ville, promoteurs	<ul style="list-style-type: none"> Règlements de zonage et sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) 	
<p>Végétaliser significativement le domaine public et privé, prioritairement le boulevard Harwood et la route De Lotbinière, dans un objectif de lutte aux îlots de chaleur</p> <ul style="list-style-type: none"> Utiliser des matériaux innovants ayant un faible indice de réflexion solaire dans la construction des espaces publics; Ajouter des îlots de végétation sur le domaine public, dans les places publiques et dans les stationnements; Aménager des îlots de fraîcheur dans les stationnements par l'implantation de jardins de pluie, la plantation d'arbres et l'utilisation de revêtement composé de matériaux clairs et perméables; Permettre et encourager la végétalisation des constructions par l'intégration de technologies vertes et novatrices (ex. : toits verts, murs végétaux, etc.); Favoriser les aménagements comestibles dans les plantations. 	Ville, promoteurs	<ul style="list-style-type: none"> Programme quinquennal d'immobilisation (PQI) Règlements de zonage et PIIA 	
Encadrer le traitement architectural pour les murs faisant face à la future voie de contournement afin que ce dernier soit équivalent à celui de la façade principale.	Ville, promoteurs	<ul style="list-style-type: none"> Règlement de zonage et PIIA 	
Encadrer l'aménagement des terrains du côté de la voie de contournement en priorisant l'aménagement d'une zone tampon composée d'arbres	Ville, promoteurs	<ul style="list-style-type: none"> Règlement de zonage et PIIA 	

MISE EN ŒUVRE

PLAN D'ACTION

ORIENTATION 3 – VALORISATION ET IDENTITÉ

Faire rayonner les composantes patrimoniale et naturelles identitaires

OBJECTIF 3.4 : Améliorer et valoriser la qualité architecturale et paysagère du secteur (suite)			
STRATÉGIES	PARTENAIRES	OUTILS	ÉCHÉANCIER
Encadrer l'affichage commercial afin d'en améliorer la qualité et tendre vers une uniformité Prohiber les enseignes sur poteaux, sauf pour le commerce situé au 501 boulevard Harwood qui bénéficie d'une exemption	Ville, promoteurs	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Règlement sur les PIIA ▪ Règlement de zonage ▪ Guide illustré sur l'affichage commercial 	
Interdire l'entreposage de matériaux ou de produits dans les cours avant et latérales	Ville, promoteurs	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Règlement de zonage 	
Réduire les espaces à caractère véhiculaire dans le paysage urbain en privilégiant l'aménagement de stationnements souterrains, étagés ou en cour arrière pour les nouvelles constructions	Ville, promoteurs	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Règlement sur les PIIA ▪ Règlement de zonage 	
Appuyer les initiatives visant l'obtention d'une certification environnementale pour la construction d'un bâtiment, d'une infrastructure ou d'un quartier (ex. : LEED, LEED Nd, Envision, etc.), notamment en réduisant les délais d'émission des permis et certificats et en soutenant financièrement ces projets	Ville, promoteurs	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Soutien administratif et financier ▪ Règlement sur les permis et certificats (ex.: réduction des délais, réduction des frais de permis) ▪ Règlement n° 1790 (crédit taxes bâtiments LEED) 	
OBJECTIF 3.5 : Propulser le caractère culturel du secteur			
STRATÉGIES	PARTENAIRES	OUTILS	ÉCHÉANCIER
Mettre en valeur et connecter les installations artistiques par un parcours culturel	Ville	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Plan directeur des parcs et espaces verts ▪ Plan directeur de la signalétique extérieure ▪ Programme quinquennal d'immobilisation (PQI) 	
Soutenir et développer la programmation d'évènements culturels	Ville	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Programmation ▪ Plateforme web et outils de promotion 	
Faire la promotion du parcours patrimonial longeant l'avenue Saint-Jean-Baptiste qui fait également partie de la trame verte et bleue	Ville	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Plateforme web et outils de promotion 	

MISE EN ŒUVRE










STRATÉGIE DE RÉAMÉNAGEMENT DU DOMAINE PUBLIC

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

Outre les normes et critères d'aménagement et de construction sur les terrains privés, la Ville a une grande part de responsabilité en tant que maître d'oeuvre pour l'aménagement de rues et d'espaces publics complets et de qualité. Dans les prochaines années, les interventions sur le domaine public devront prioriser les usagers de la route qui se déplacent plus lentement et qui sont plus vulnérables et satisfaire des critères de design élevés.







Des solutions de design concrètes, telles que l'augmentation générale de l'espace dédié aux piétons, l'intégration de mobilier urbain de qualité, la sécurisation des passages piétonniers, l'incorporation d'aménagements cyclables et l'intégration de végétation sur le domaine public auront pour effet d'envoyer un signal clair à la population sur la volonté de la Ville d'améliorer leur cadre de vie et d'ainsi contribuer à l'atteinte des objectifs fixés.

ZONE 1 : Entrée est

STRATÉGIES	PARTENAIRES	ÉCHÉANCIER
Mise en valeur du parc Sabourin : plantation d'arbres, halte cycliste, mobilier urbain, panneau d'interprétation historique, etc.	Vélo Québec, Musée régional de Vaudreuil-Soulanges	
Sécurisation transitoire et saisonnière du tronçon de la Route verte entre le pont Taschereau et l'avenue Saint-Charles par l'installation de bollards	Vélo Québec, ministère du Transport (MTQ)	
Aménagement d'une passerelle sur pilotis pour relier le parc Sabourin au carré Dorion	Vélo Québec, ministère de l'Environnement (MELCC)	
Traitement paysager des avenues Sabourin, Robert, William, Allen et Saint-Henri		
Mise en valeur des tunnels piétons et de leurs abords dans l'axe Saint-Charles : fresques, éclairage, traverses piétonnes, etc.	Artistes locaux, Culture 21VD	
Aménagements et installation de signalisation pour favoriser les déplacements actifs vers la gare Dorion	Exo	
Verdissement et aménagements tactiques transitoires à la place Dumont : aire de rencontre, terrasses, pots de plantations, mobilier, marquage au sol, kiosques, supports à vélos, etc.	Commerçants, propriétaires privés	
Réaménagement lourd de la place Dumont : paysagement, arbres, trottoirs, pavé, stationnements, etc.	Commerçants, MTQ	
Réaménagement de l'avenue Saint-Charles et du viaduc Saint-Henri entre les voies du CN et le boulevard Harwood	Canadien national (CN), MTQ, commerçants	
Parachèvement de la Route verte dans l'axe de l'avenue Saint-Jean-Baptiste entre le boulevard Harwood et la route De Lotbinière : marquage au sol, signalisation, implantation de bollards, intersections, etc.	Vélo Québec, MTQ	

MISE EN ŒUVRE




STRATÉGIE DE RÉAMÉNAGEMENT DU DOMAINE PUBLIC

ZONE 2 : Noyau central		
STRATÉGIES	PARTENAIRES	ÉCHÉANCIER
Aménagement de bandes cyclables unidirectionnelles, de cases de stationnement et de trottoir sur la rue Chicoine entre les carrefours des avenues Ranger et Saint-Jean-Baptiste inclusivement	Propriétaires riverains	
Réaménagement de la géométrie de la route De Lotbinière entre le boulevard Harwood et l'avenue Saint-Jean-Baptiste inclusivement et aménagement d'une place publique à l'intersection du boulevard Harwood	MTQ, commerçants	
Marquage au sol, saillies de trottoirs et plantation d'arbres sur l'avenue Ranger	Riverains, MTQ	
Ouverture d'une rue partagée est-ouest entre l'avenue de la Fabrique et le IGA et amélioration du lien piéton nord-sud près de la piscine Saint-Jean-Baptiste	CSTL	
Aménagement d'un lien piéton est-ouest sur le lot du IGA	Propriétaires privés	
Aménagement d'un lien piéton est-ouest entre les rues Pasold et Besner		
Construction d'une traverse piétonne depuis le secteur vers le quartier Dorion-Gardens	CN, MTQ	
ZONE 3 : Rue Chicoine Ouest		
STRATÉGIES	PARTENAIRES	ÉCHÉANCIER
Marquage au sol pour délimiter les bandes cyclables et plantation d'arbres dans l'emprise sur le tronçon ouest de la rue Chicoine		
Réaménagement de la géométrie (saillies, trottoirs, etc.) du tronçon ouest de la rue Chicoine	Propriétaires privés	
Rétrécissement des voies de circulation et verdissement de l'emprise des rues Bellemare, Raoul-Blais et de l'avenue Brown	Propriétaires privés	
Mise en valeur de la ruelle donnant accès à la rue Phaneuf		
Aménagement d'une nouvelle voie publique nord-sud dans l'axe de la ruelle Phaneuf entre la rue Chicoine et le boulevard Harwood et d'un espace public attenant à celle-ci	Propriétaires privés	
Aménagement de nouveaux liens nord-sud entre le boulevard Harwood et la rue Chicoine pour favoriser la connectivité les déplacements actifs	Propriétaires privés	




MISE EN ŒUVRE

STRATÉGIE DE RÉAMÉNAGEMENT DU DOMAINE PUBLIC










ZONE 4 : Îlot Pasold

STRATÉGIES	PARTENAIRES	ÉCHÉANCIER
Aménagement d'un espace public significatif à l'intersection nord-ouest de l'avenue Ranger et du boulevard Harwood	Propriétaires privés	
Aménagement des rues et des passages piétons pour améliorer la connectivité	Propriétaires privés	
Aménagement d'un talus paysager le long de la voie de contournement	Propriétaires privés	

ZONE 5 : Route De Lotbinière

STRATÉGIES	PARTENAIRES	ÉCHÉANCIER
Sécurisation de l'accès à l'île Bray et mise en valeur du parc et de ses abords : supports à vélos, sentiers, panneaux d'interprétation, mobilier, etc.		
Réaménagement complet de la route De Lotbinière : rétrécissement des chaussées, plantation d'arbres, aménagement de trottoirs et de bandes cyclables, passages piétons, etc.	MTQ, propriétaires privés	
Aménagement paysager à l'intersection de la rue Saint-Jean-Baptiste et de la route De Lotbinière pour signifier l'entrée de ville	MTQ, propriétaires privés	

ZONE 6 : Autoroute du Souvenir (A-20)

STRATÉGIES	PARTENAIRES	ÉCHÉANCIER
Sécurisation des traverses piétonnes aux intersections du boulevard Harwood	MTQ	
Identification du stationnement sur rue par un marquage au sol et une signalisation sur le boulevard Harwood	MTQ	
Reconstruction de trottoirs de deux mètres et installation de mobilier urbain (bancs, poubelles, éclairage à l'échelle du piéton, etc.) sur le boulevard Harwood	MTQ	
Aménagement d'arrêts d'autobus aux intersections stratégiques	MTQ, Exo	
Plantation d'arbres sur l'emprise du boulevard là où c'est possible	MTQ, propriétaires privés	
Aménagement d'un écran antibruit au-dessus du talus paysager le long de la voie de contournement	MTQ	
Parachèvement de la voie de contournement	MTQ	
Identification des entrées de ville est et ouest du boulevard par des carrefours giratoires et un traitement paysager spécifique	MTQ	
Réaménagement complet de l'emprise du boulevard Harwood à la suite du parachèvement la voie de contournement	MTQ	















MISE EN ŒUVRE

STRATÉGIE DE DÉPLOIEMENT DES INFRASTRUCTURES

Avec l'augmentation de la densité de population, le redéploiement des infrastructures est à prévoir en conséquence.




L'augmentation de la densité et des revenus fonciers justifient un investissement public dans les infrastructures vieillissantes du secteur de revitalisation.

Ainsi, la présente stratégie vise à contribuer aux prises de décision en lien avec le déploiement des infrastructures dans une perspective court, moyen et long terme.





Réseau d'eau potable		
STRATÉGIES	PARTENAIRES	ÉCHÉANCIER
Analyser les infrastructures existantes	Ingénieur consultant	
Procéder au balancement hydraulique afin d'unifier les deux réseaux d'aqueduc existants (Vaudreuil et Dorion)		
Unifier les deux réseaux d'aqueduc existants		
Planifier par phases le prolongement du réseau de Vaudreuil vers l'est, notamment sur la rue Chicoine à l'est de l'avenue Ranger et dans un nouvel axe est-ouest entre le boulevard Harwood et l'autoroute 20 parachevée		
Boucler le réseau d'aqueduc dans l'ensemble du secteur et raccorder à la conduite maîtresse 750 mm existante		
Réaliser le plan directeur du réseau de distribution d'eau potable; identifier la capacité de distribution maximale et identifier les investissements requis à long terme sur le réseau	Firme de génie externe	
Analyser la capacité de production de l'usine de filtration en fonction des horizons de développement et évaluer les investissements requis à long terme	Firme de génie externe	
Planifier l'agrandissement de la réserve d'eau potable à l'usine de filtration	Firme de génie externe	
Réseaux d'égout		
STRATÉGIES	PARTENAIRES	ÉCHÉANCIER
Analyser les infrastructures existantes	Ingénieur consultant	
Remplacer les pompes au poste de pompage Dumont pour le secteur à l'est de la route De Lotbinière	MTQ	
Aménager un nouveau poste de pompage avec conduite de refoulement jusqu'à l'usine d'épuration pour le secteur de la route De Lotbinière et le secteur à l'ouest de celle-ci	MTQ	
Augmentation de la capacité sanitaire du secteur du PPU Harwood – phase 1 : Conception et construction de deux stations de pompage des eaux usées et de conduites de refoulement; construction d'un réseau d'égout sanitaire gravitaires dans le secteur du parc industriel des Artisans; mise à niveau d'équipements aux postes de pompage Stroud et Chicoine	Firme de génie externe	
Amendement du règlement contrôle intérimaire suivant la construction de la phase 1 du projet d'augmentation de la capacité sanitaire du secteur.		
Réaliser le plan directeur des réseaux d'égouts sanitaire et pluvial, identifier les capacités résiduelles, les interventions requises et les investissements requis à long terme	Firme de génie externe	

MISE EN ŒUVRE



STRATÉGIE DE DÉPLOIEMENT DES INFRASTRUCTURES

Préciser les interventions requises pour l'augmentation de la capacité sanitaire du secteur du PPU Harwood – phase 2 (pompage; interception et traitement)	Firme de génie externe	
Implémenter les interventions requises telles que : augmenter la capacité des postes de pompage Chicoine et Stroud et remplacer le poste Dumont	Firme de génie externe	
Analyser la capacité de l'usine de traitement de des eaux usées en fonction des horizons de développement et évaluer les investissements requis à moyen et long terme	Firme de génie externe	

Infrastructures de surface

STRATÉGIES	PARTENAIRES	ÉCHÉANCIER
Prévoir la réfection de réseaux routiers et bonifier le réseau de transport actif (chaussées, trottoirs, voies cyclables, plantation d'arbres) en complémentarité du phasage des réseaux souterrains	Firme de génie externe	
Favoriser l'ajout d'infrastructures vertes et drainante (avancée de trottoir drainantes, noues végétalisées, jardin de pluie, etc.)		
Réaliser le plan directeur de mobilité (circulation; transport en commun et transport actif)	Firme de génie externe	
Procéder à l'enfouissement des réseaux techniques urbains (RTU) (réseau électrique, réseaux de télécommunication, réseau gazier) lors du réaménagement du boulevard Harwood et lors de l'aménagement de nouveaux axes de circulation	Hydro-Québec, Compagnies de télécom; Énergir	

Autoroute du Souvenir (A-20)

STRATÉGIES	PARTENAIRES	ÉCHÉANCIER
Travailler en étroite collaboration avec le MTMD afin de mettre en œuvre les conclusions de l'étude d'opportunité pour l'aménagement d'une voie de contournement de l'A-20	MTMD, Organismes en développement économique et MRC	
Planifier le réaménagement du boulevard Harwood suivant la construction de la voie de contournement de l'A-20	Firme de génie externe	

MISE EN ŒUVRE

PROGRAMME D'ACQUISITION D'IMMEUBLES

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

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

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

À cet effet, toute intervention structurante bénéfique en termes de développement économique, culturel, environnemental et social du secteur Harwood - De Lotbinière pourra être appuyée par le programme d'acquisition d'immeubles.

PROGRAMME DE CRÉDITS DE TAXES

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

DOSSIER URBAIN

BIBLIOGRAPHIE

Développement Vaudreuil-Soulanges. (2019). *Zoom commercial Vaudreuil-Dorion, secteur Harwood-De Lotbinière*.
Fondation Rues Principales. (2014). *Fiche-conseil no 12: La composition commerciale idéale*.