



VILLE DE L'ÎLE-PERROT

Règlement 664-2 révisant le règlement du plan d'urbanisme 664 afin d'en assurer la concordance au Schéma d'aménagement et de développement révisé, 3e génération de la MRC de Vaudreuil-Soulanges

Projet de règlement numéro 664-2

ADOPTION DU PROJET DE RÈGLEMENT : Le 11 février 2025

ADOPTION DU RÈGLEMENT : XX

ENTRÉE EN VIGUEUR : XX



RÈGLEMENT NUMÉRO 664-2

Règlement 664-2 révisant le règlement du plan d'urbanisme 664 afin d'en assurer la concordance au Schéma d'aménagement et de développement révisé, 3e génération de la MRC de Vaudreuil-Soulanges

CONSIDÉRANT que le règlement relatif au plan d'urbanisme numéro 664 de la Ville de L'Île-Perrot est entré en vigueur le 7 juillet 2016;

CONSIDÉRANT que la MRC de Vaudreuil-Soulanges a adopté, le 28 septembre 2022, son Schéma d'aménagement et de développement révisé, 3e génération (SADR3), lequel est entré en vigueur le 23 janvier 2023;

CONSIDÉRANT que la Ville a l'obligation, en conformité avec l'article 59 de la Loi sur l'aménagement de l'urbanisme (LAU), d'assurer la concordance au SADR3 de son plan d'urbanisme ainsi que de la réglementation subsidiaire dans les deux ans de son entrée en vigueur;

CONSIDÉRANT que la Ville a obtenu, le 24 janvier 2025, de la ministre des Affaires municipales et de l'Habitation, en conformité avec l'article 239 LAU, un délai au 23 janvier 2026 pour l'adoption des règlements requis pour assurer la concordance au SADR3;

CONSIDÉRANT qu'il y a également lieu d'apporter au Plan d'urbanisme certaines modifications supplémentaires;

CONSIDÉRANT qu'un avis de motion a dûment été donné lors d'une séance tenue le 11 février 2025 ;

CONSIDÉRANT qu'un projet du règlement 664-2 a été adopté le 11 février 2025;

CONSIDÉRANT que le conseil municipal a dûment convoqué et tenu une assemblée de consultation le 27 février 2025, à 19 h 30;

CONSIDÉRANT que les dispositions du présent règlement sont conformes aux objectifs du SADR3;

CONSIDÉRANT que toutes les autres formalités prévues à l'article 356 de la Loi sur les cités et villes ont été respectées;

QUE LE CONSEIL DÉCRÈTE CE QUI SUIT :

1. Préambule

Le préambule fait partie intégrante du présent règlement.

2. Remplacement

Les pages subséquentes à la page titre du Règlement 664 sont remplacées par les pages 1 à 95 du document intitulé Plan d'urbanisme révisé joint en annexe A du présent règlement.

3. Entrée en vigueur

Le présent règlement entre en vigueur conformément à la loi.

PIERRE SÉGUIN
MAIRE

JEAN ST-ANTOINE
GREFFIER

ADOPTÉ À LA SÉANCE ORDINAIRE DU CONSEIL MUNICIPAL DE LA VILLE DE L'ÎLE-PERROT TENUE LE XX.

ANNEXE A DU RÈGLEMENT NO 664-2



PLAN D'URBANISME RÉVISÉ (2025)



Source : Lower Canada Bouchette, Joseph ; Faden, William, Canada 1815

Table des matières

1. LE PLAN D'URBANISME, UN OUTIL DE PLANIFICATION INTÉGRÉ	5
1.1 CONTEXTE DE RÉVISION DU PLAN D'URBANISME	5
1.2 LA PARTICIPATION CITOYENNE AU PREMIER PLAN	5
1.3 L'APPROCHE INTÉGRÉE DE PLANIFICATION	5
1.4 MÉCANISMES D'OPÉRATION DU PLAN	7
2. LE PORTRAIT DE LA COLLECTIVITÉ.....	8
2.1 LES PARTICULARITÉS DU TERRITOIRE.....	8
2.1.1 Une localisation stratégique	8
2.1.2 Porte d'entrée de la MRC : une géographie insulaire avantageuse.....	8
2.2 UNE HISTOIRE MARQUÉE PAR DEUX FONDEMENTS.....	9
2.2.1 La seigneurie de l'Isle-Perrot.....	10
2.2.2 Des liens de transport vers la Ville	12
2.3 PROFIL DE LA POPULATION	14
2.3.1 Un rythme de croissance ascendant.....	14
2.3.2 Des projections démographiques jusqu'en 2036	15
2.4 TYPOLOGIE RÉSIDENTIELLE ET CADRE DE VIE	17
2.4.1 Un parc immobilier majoritairement unifamilial isolé.....	17
2.4.2 Un cadre bâti vieillissant.....	17
2.4.3 Qualité de vie des quartiers habités.....	18
2.5 LES ÉLÉMENTS PATRIMONIAUX ET PAYSAGERS D'INTÉRÊT.....	19
2.5.1 Un patrimoine bâti d'intérêt	19
2.5.2 Un paysage insulaire remarquable	22
2.6 LE TRANSPORT ROUTIER, EN COMMUN ET ACTIF.....	22
2.6.1 Une position stratégique.....	22
2.6.2 Le réseau routier	23
2.6.3 Le réseau de camionnage	25
2.6.4 Les pôles générateurs de déplacements.....	25
2.6.5 Le transport en commun et les déplacements actifs.....	26
2.7 LA TYPOLOGIE COMMERCIALE	29
2.7.1 Les commerces de proximité du secteur Centre.....	29

2.7.2 Le corridor commercial régional Don-Quichotte.....	30
2.7.3 La vitrine autoroutière	30
2.8 LES GRANDS ÉQUIPEMENTS PUBLICS ET CULTURELS.....	31
2.8.1 Un pôle civique rayonnant	31
2.8.2 Une ville gourmande et festive	32
2.9 LES PARCS ET ESPACES VERTS AMÉNAGÉS	32
2.9.1 Les espaces verts.....	32
2.10 LES MILIEUX NATURELS ET DE HAUTE VALEUR ÉCOLOGIQUE	37
2.10.1 L'omniprésence de la nature et des espèces vivantes associées	37
2.11.1 Les contraintes naturelles.....	40
2.11.2 Les contraintes anthropiques.....	42
3. L'ÉNONCÉ DE VISION	45
3.1 L'ÎLE-PERROT EN 2035.....	45
3.2 LES ORIENTATIONS DE DÉVELOPPEMENT	46
3.2.1 Les particularités du territoire et son histoire	47
3.2.2 L'habitat et les milieux de vie	48
3.2.3 Les éléments patrimoniaux et paysagers	50
3.2.4 Transport et mobilité	52
3.2.5 Développement économique	54
3.2.6 Les grands équipements publics et culturels	55
3.2.7 Les parcs et espaces verts aménagés.....	57
3.2.8 Les milieux naturels et de haute valeur écologique	59
3.2.9 Les contraintes naturelles et anthropiques	60
3.2.10 Protection et disponibilité des ressources en eau	61
3.3 LE CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE	62
4. LE CADRE DE GESTION	63
4.1 LES AIRES DE PAYSAGE	63
4.1.1 Description de la fiche paysagère.....	65
4.2 FICHES PAYSAGÈRES	68
4.2.1 Aire de paysage 1 – Naturelle (P1)	68
4.2.2 Aire de paysage 2 – Riveraine et forestière (P2)	69

4.2.3 Aire de paysage 3 – Périurbaine faible densité (P3A).....	70
4.2.4 Aire de paysage 3 – Périurbaine moyenne densité (P3B)	71
4.2.5 Aire de paysage 4 – Urbaine moyenne densité (P4).....	72
4.2.6 Aire de paysage 5 – Urbaine TOD (P5).....	73
4.2.7 Aire de paysage 6 – Périurbaine forte densité (P6)	74
4.2.8 PDA – Rue du Boisé	75
4.2.9 PDA – Rue des Rosiers.....	76
4.2.10 PDA – 34 ^e Avenue	77
4.2.11 PDA – Bellevue	78
4.2.12 PDA – Noyau patrimonial	79
4.2.13 PDA – 28 ^e Avenue	80
4.2.14 PDA – Pôle institutionnel.....	81
4.2.15 PDA – De la Gare	82
4.2.16 PDA – Secteur Centre	83
4.2.17 PDA – Don-Quichotte.....	85
4.2.18 PDA – Vitrine autoroutière	87
5. STRATÉGIE DE CROISSANCE	88
5.1 Gestion de l'urbanisation	88
5.2 Gestion du périmètre d'urbanisation	88
5.3 Gestion de l'aire TOD	88
5.4 Espaces vacants et à redévelopper.....	89
5.5 PLANIFICATION DÉTAILLÉE DU SECTEUR CENTRE	91
6. PLAN D'ACTION.....	93

1. LE PLAN D'URBANISME, UN OUTIL DE PLANIFICATION INTÉGRÉ

1.1 CONTEXTE DE RÉVISION DU PLAN D'URBANISME

Cette nouvelle version du plan d'urbanisme de la Ville de L'Île-Perrot s'inscrit dans le cadre du Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) (version 2011-51 datée du 1^{er} octobre 2019) de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) ainsi que, du Schéma d'aménagement et de développement révisé, 3^e génération (SADR3, effectif depuis le 2 février 2023) de la Municipalité régionale de comté (MRC) de Vaudreuil-Soulanges. C'est dans ce nouveau contexte que le plan d'urbanisme de la Ville de L'Île-Perrot a été révisé.

De plus, il importe de souligner que le conseil municipal a adopté en 2023 une planification stratégique. Devant s'appliquer pour la période de 2023 à 2028, il en découle plusieurs orientations et axes. Notamment par l'entremise des moyens de mise en œuvre, la révision du présent plan d'urbanisme s'inscrit dans la réalisation de ces axes.

1.2 LA PARTICIPATION CITOYENNE AU PREMIER PLAN

Afin de faire de la Ville de L'Île-Perrot un lieu distinctif et de bien saisir les nouveaux enjeux propres à la collectivité, celle-ci a mis en place un processus participatif en amont et durant l'élaboration du plan d'urbanisme et également lors de sa révision.

Pour ce faire, en 2015, les citoyens ont joué un rôle primordial en répondant à un sondage en ligne durant une période d'environ trois semaines; 200 citoyens y ont participé. Celui-ci avait pour but de saisir les besoins et intérêts de la population et abordait plusieurs sujets, dont le développement économique, l'organisation et la capacité d'accueil du territoire, l'environnement, la mobilité active, les milieux naturels, le patrimoine bâti ainsi que les paysages identitaires de la ville. Grâce à ce sondage, le plan d'urbanisme de 2015 est venu refléter les attentes des citoyens en y intégrant des principes de développement durable.

En 2024, les citoyens ont eu une nouvelle opportunité de s'exprimer quant à la destinée de leur ville. Ainsi, un questionnaire a été mis en ligne et 363 personnes y ont répondu. Par la suite, un exercice de consultation participative a été orchestré afin de poursuivre le travail et environ une trentaine de personnes y ont participé. Les thématiques abordées étaient :

1. Un territoire attractif;
2. Un milieu de vie inspirant et des services adaptés;
3. Environnement et mobilité.

Les résultats et tendances qui ont découlés de ces initiatives viennent notamment alimenter les moyens de mise en œuvre, de façon plus concrète, mais aussi la vision de la Ville, de manière plus stratégique. En résumé, tout cela témoigne vivement de la volonté de la Ville d'intégrer encore une fois ses citoyens dans la planification territoriale.

1.3 L'APPROCHE INTÉGRÉE DE PLANIFICATION

L'approche intégrée développée dans le cadre de l'élaboration de ce plan d'urbanisme en 2015 et sa révision 2024 est à mi-chemin entre l'approche normative classique et une approche basée sur la

forme urbaine (*form-based code*). Cette dernière est issue d'un mouvement qui a pris naissance aux États-Unis et en Europe, où le développement de la ville repose désormais sur la forme urbaine existante.

Alors que l'approche conventionnelle se concentre davantage sur la séparation des fonctions et le contrôle de la densité, le *form-based code* permet plutôt de mettre en relation l'interface des domaines privé et public, tout en octroyant une place prépondérante à l'architecture et au design des espaces publics. À l'inverse de l'approche traditionnelle, où la planification des quartiers repose sur le regroupement de fonctions d'une même famille voire de fonctions quasi similaires et qui a pour répercussion l'homogénéisation des quartiers, l'approche intégrée sur laquelle repose ce plan d'urbanisme considère les bâtiments existants, notamment la façade, les voies de circulation, les parcs et le mobilier, en un seul ensemble formant un « tout » et en interrelation constante.

L'inclusion de cette approche a pour avantage l'amélioration de la planification d'ensemble du territoire par la prise en compte de l'interrelation des éléments qui composent la forme urbaine de la ville. Ainsi, les moyens d'action proposés dans ce plan s'appuient essentiellement sur le respect des éléments de forme urbaine existante en :

- Unifiant les espaces privés et publics entre eux;
- Rendant ces espaces plus accessibles et plus animés;
- Intégrant les caractéristiques architecturales et morphologiques dans la planification de nouveaux quartiers;
- Misant sur les formes urbaines hétérogènes et complémentaires.

De plus, les moyens d'action proposés sont le reflet des souhaits énoncés par la collectivité et s'appuient fortement sur les dimensions culturelles et sociales de la communauté en :

- Protégeant les paysages naturels et humanisés;
- Mettant en valeur le caractère distinctif des quartiers plus anciens;
- Valorisant la participation citoyenne.

Enfin, l'intégration de l'approche basée sur la forme urbaine permet de répondre à des enjeux plus contemporains en matière d'aménagement, et ce, en rendant l'appareil municipal plus opérationnel. Les moyens d'action proposés dans le plan d'urbanisme constituent de véritables projets urbains et fédèrent l'ensemble des politiques et plans de la municipalité en :

- Favorisant les actions nécessaires à la réalisation des projets;
- Reliant les outils d'urbanisme entre eux;
- Optimisant les procédés de développement, de régulation et de maîtrise du sol;
- Décloisonner les champs d'expertise.

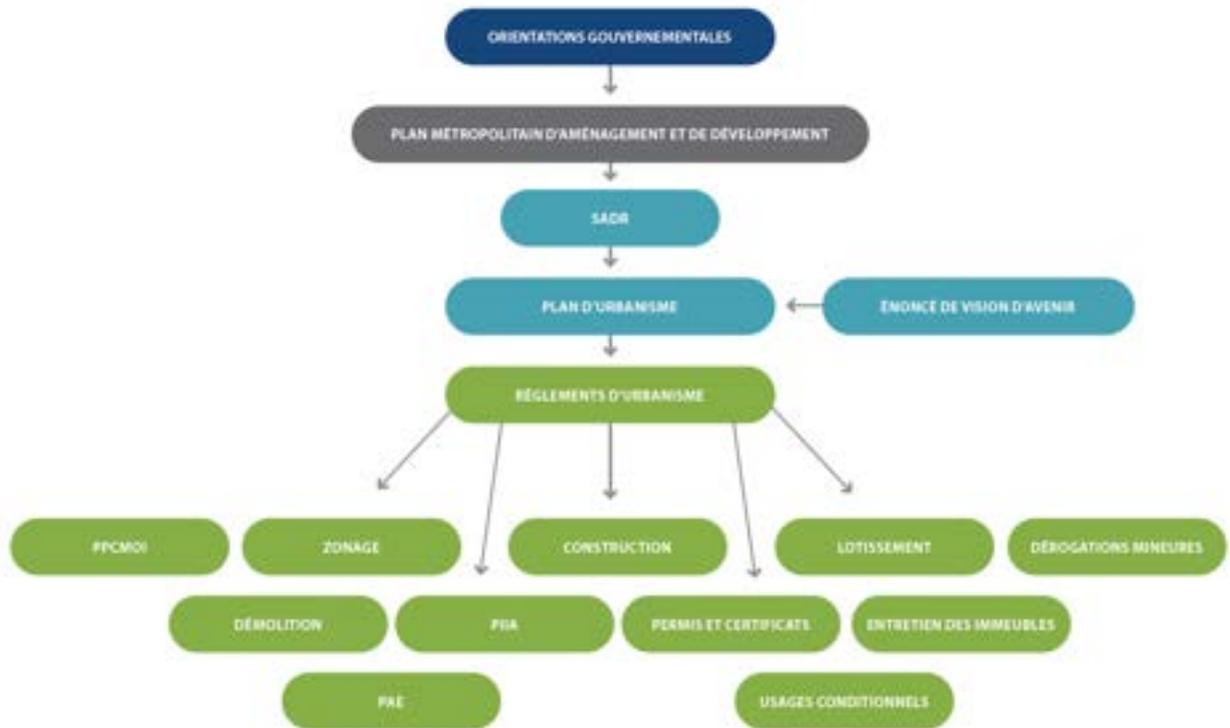


Figure 2. Illustration des paliers de réglementation

1.4 MÉCANISMES D'OPÉRATION DU PLAN

Afin de réaliser une planification intégrée de l'ensemble de la ville selon l'approche basée sur la forme urbaine, le présent plan d'urbanisme se décline en quatre étapes distinctes, celles-ci ayant un rôle crucial dans la mise en opération du plan.

Dans un premier temps, le plan d'urbanisme intègre un **portrait** de la situation du territoire en 2015 et mis à jour en 2024. Ce portrait traite essentiellement des éléments suivants, soit la géographie, la typologie des habitations, les parcs et espaces verts et la population, ceux-ci étant essentiels à la définition des principaux enjeux de même qu'aux divers éléments constituant la forme urbaine de la ville. Les résultats du sondage en ligne sont aussi présentés et viennent corroborer les éléments énoncés dans le portrait de même que les enjeux.

La deuxième étape constitue le volet **planification** d'ensemble de la ville. Cette section du plan d'urbanisme comprend, entre autres, une vision du développement à atteindre pour les 20 prochaines années en fonction des thématiques abordées dans le portrait ainsi que des orientations, des objectifs et des moyens de mise en œuvre qui prennent tous en considération la morphologie et l'identité des quartiers existants et ceux projetés.

La **stratégie de croissance** ainsi que le **cadre de gestion** constituent la troisième portion du plan d'urbanisme. La délimitation d'aires de paysage et l'intégration d'une grille intégrant les éléments typo-morphologiques propres à chaque aire constituent le lien entre le volet portant sur la planification et le cadre de gestion. Bien entendu, les moyens de mise en œuvre qui sont de portée réglementaire seront intégrés à la révision des règlements d'urbanisme tels que le zonage, le lotissement et le plan d'implantation et d'intégration architecturale. C'est également par le biais de ces règlements qu'il sera alors possible d'effectuer une gestion plus opérationnelle du territoire.

2. LE PORTRAIT DE LA COLLECTIVITÉ

Ce chapitre fait état des caractéristiques présentes sur le territoire. Il est question ici d'exposer et d'analyser l'espace par différentes thématiques :

- Les projections démographiques;
- Les pôles générateurs de déplacement et mobilité active;
- Les milieux naturels.

Ce diagnostic a pour but d'établir les principaux enjeux afin de proposer des solutions cohérentes aux problématiques décelées en matière d'aménagement territorial.

2.1 LES PARTICULARITÉS DU TERRITOIRE

2.1.1 Une localisation stratégique

La Ville de L'Île-Perrot est située dans la région administrative de la Montérégie et fait partie intégrante de la MRC de Vaudreuil-Soulanges.

Le lien est-ouest avec les principales villes, dont Montréal, se fait directement via l'autoroute 20. La ville est également traversée du nord au sud par un réseau de rues orthogonales à vocation résidentielle ainsi qu'une gare de train dont les opérations sont orchestrées par EXO.

Localisée complètement à l'est du territoire de la MRC, la ville, créée en 1955, occupe une superficie totale d'environ 5,46 km² et bénéficie d'une situation géographique avantageuse, soit environ à 30 kilomètres du centre-ville de Montréal à l'est et à environ 40 kilomètres de la frontière ontarienne. Elle est située à environ 160 kilomètres d'Ottawa en direction ouest. La ville est également située à environ 80 kilomètres de la frontière américaine et à 500 kilomètres de Toronto.

En plus de sa portion terrestre, la ville est aussi composée d'un archipel de 17 îles dont les principales sont les suivantes :

- Aux Chèvres;
- Aux Plaines;
- Bellevue;
- Charlotte;
- Claude;
- Cousineau;
- Hog;
- Lamontagne.

2.1.2 Porte d'entrée de la MRC : une géographie insulaire avantageuse

La Ville de L'Île-Perrot se distingue par son relief quelque peu vallonné, mais notamment par la quasi-omniprésence du rivage et par la beauté de ses paysages insulaires. Elle se situe sur l'île Perrot, cette dernière faisant partie de l'archipel d'Hochelaga, tout comme les îles de Montréal, Jésus et Bizard. L'île Perrot est entourée par le canal de Sainte-Anne ainsi que les baies de Vaudreuil et de L'Île-Perrot. Elle est également bordée par le lac des Deux-Montagnes et le lac Saint-Louis.

Outre sa géographie insulaire, la Ville de L'Île-Perrot se compose de quatre grandes unités géomorphologiques, soit une plaine inondable et les îles, un talus ainsi que des plateaux inférieur et supérieur.

En plus de constituer la porte d'entrée de la MRC, la Ville de L'Île-Perrot partage le territoire de l'île avec les municipalités de Notre-Dame-de-L'Île-Perrot à l'est, Terrasse-Vaudreuil à l'ouest et Pincourt au sud. De plus, l'archipel d'îles lui fait office de limite nord.

2.2 UNE HISTOIRE MARQUÉE PAR DEUX FONDEMENTS

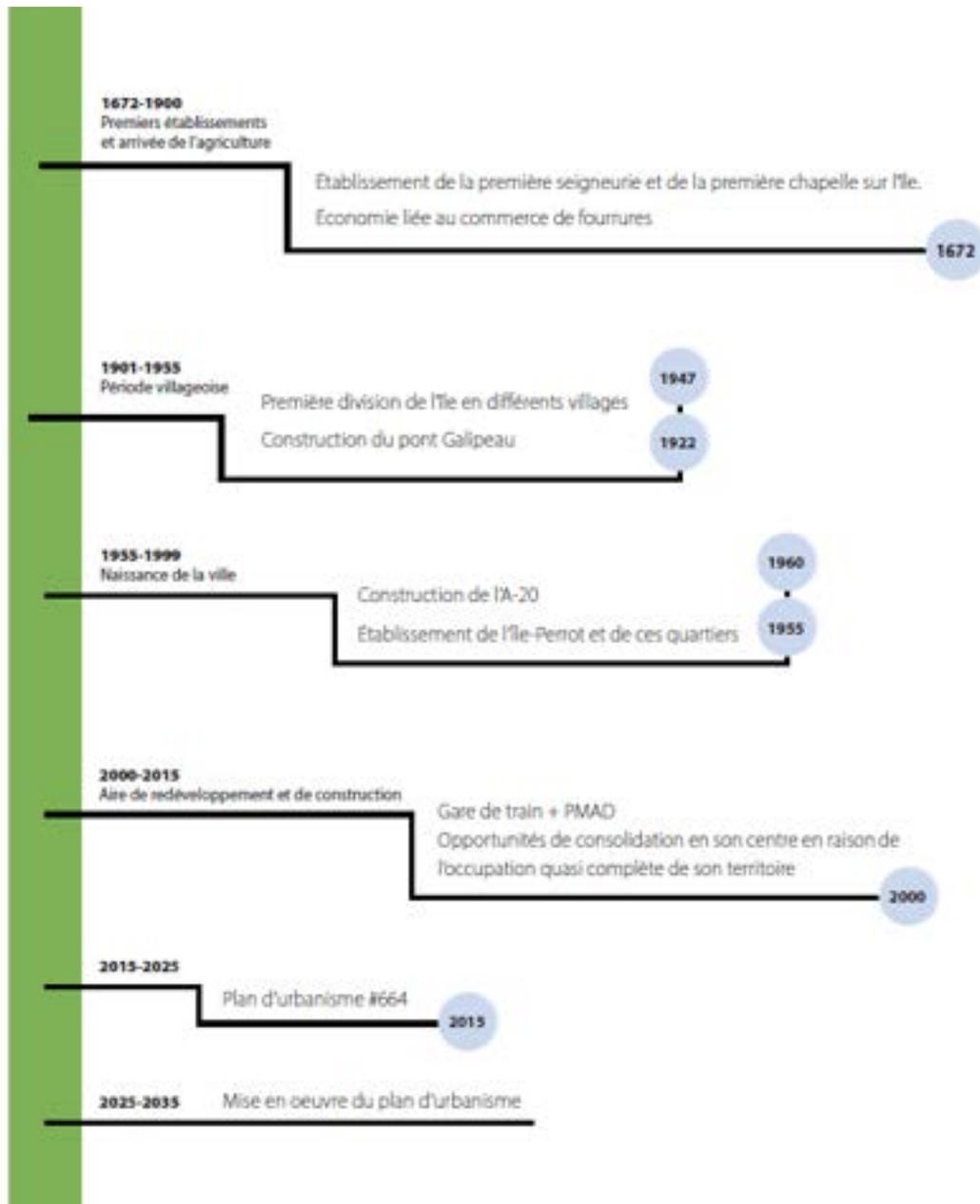


Figure 3. Ligne du temps

2.2.1 La seigneurie de l'Isle-Perrot

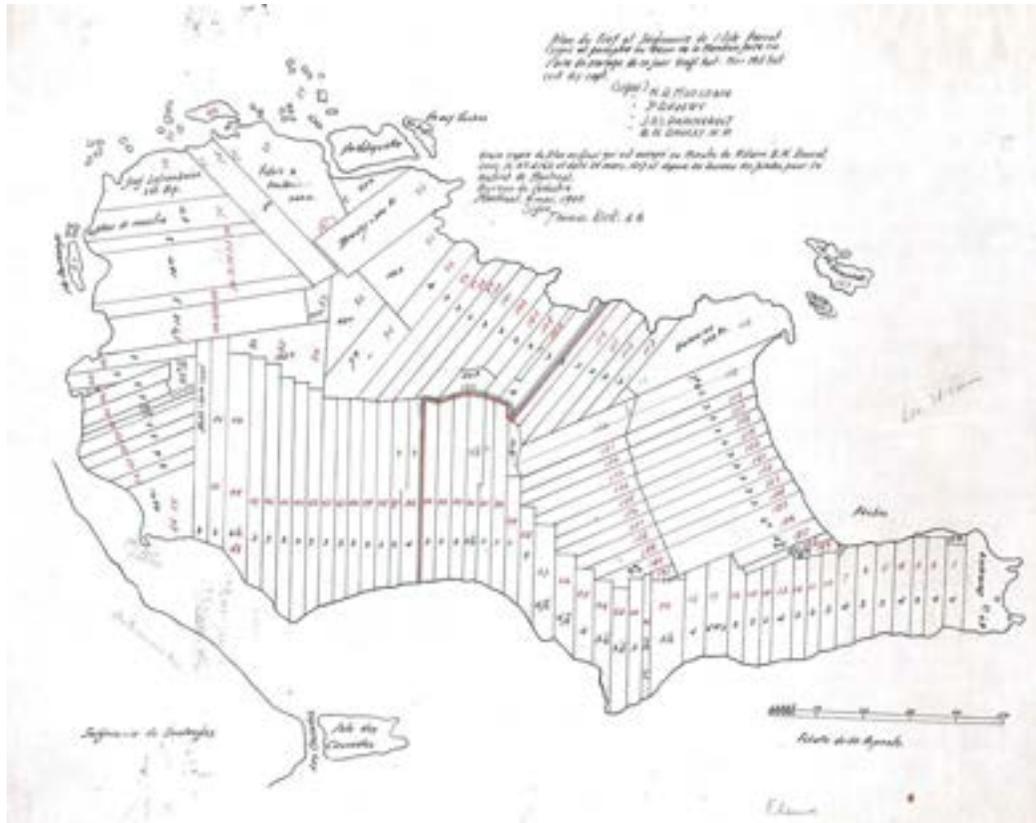


Figure 4. L'île Perrot en 1817.

L'île Perrot est habitée depuis au moins 4 000 ans. Au tout début, sa population était principalement composée de chasseurs et de pêcheurs appartenant à des regroupements des Premières Nations de culture iroquoise.

Toutefois, l'arrivée du sieur François-Marie Perrot, le deuxième gouverneur de Montréal et successeur de monsieur de Maisonneuve, changea la donne en obtenant, en 1672, l'île en concession de l'intendant de la Nouvelle-France, monsieur Jean Talon.

Cet événement marqua les balbutiements de la colonisation française sur l'île. Ainsi, l'établissement de la seigneurie de l'Isle-Perrot, en plus des différents postes de traite de fourrure, dont un magasin sur le territoire actuel de la Ville de L'Île-Perrot, constitue son premier fondement. De plus, à la suite de la fin du régime seigneurial en 1854, la venue de la Corporation de la municipalité de la paroisse Sainte-Jeanne de l'Isle Perrot marque pour sa part les premiers découpages municipaux tels qu'on les connaît aujourd'hui.



Figure 5. Chapelle Sainte-Rose-de-Lima (source inconnue)



Figure 6. Vue ancienne de L'Île-Perrot (source inconnue)

2.2.2 Des liens de transport vers la Ville

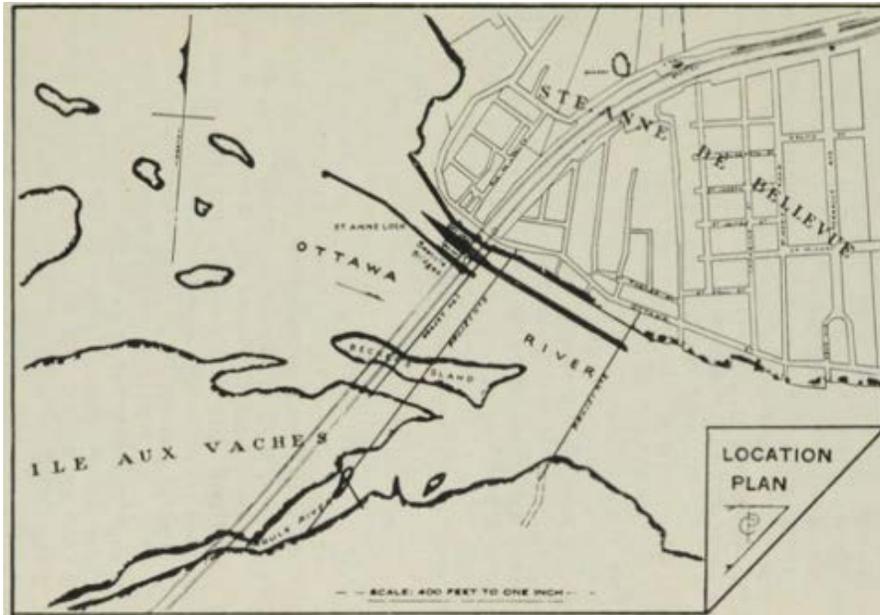


Figure 7. Source : Bibliothèque et archives nationales du Québec – Histoire de l'Île Perrot de 1662 à nos jours

Reliée à l'île de Montréal par le pont Galipeau à partir de 1922, l'île Perrot proprement dite subit sa première subdivision en 1947, moment où la partie sud devint « Notre-Dame-de-L'Île-Perrot » et la partie nord « Île-Perrot Nord ». S'ensuit une série de découpages municipaux tels qu'on les connaît aujourd'hui soit en 1949 le village de Pincourt, en 1954 la municipalité de Terrasse-Vaudreuil et ensuite la Ville de L'Île-Perrot en 1955.



Figure 8. Source : Bibliothèque et archives nationales du Québec – 20 juillet 1948

Durant la Révolution tranquille, le Québec est marqué par l'ouverture de grands chantiers tels que la construction de l'autoroute du Souvenir (A-20) qui passe d'ailleurs sur le territoire de la ville de L'Île-Perrot. Ce vaste chantier a eu un impact significatif dans le développement de la ville puisqu'en plus de faciliter les déplacements de milliers de personnes par jour d'est en ouest pour rejoindre Montréal, il contribue au développement des premiers quartiers. La ville bénéficie dorénavant d'une localisation stratégique aux abords de l'autoroute du Souvenir. La consolidation des premiers

quartiers centraux, en plus du parachèvement des services d'aqueduc et d'égouts, se termine autour de 1965. S'ensuit, durant environ trois décennies (1970 à 1990), la consolidation des principaux quartiers résidentiels, tels qu'on les connaît aujourd'hui, notamment les espaces situés entre les axes de transport structurants, soit la montée Sagala, le Grand Boulevard et le boulevard Perrot.

Le développement de ces quartiers résidentiels a sans aucun doute fait accroître le besoin d'avoir une offre commerciale qui pouvait soutenir les besoins de la population. Jusqu'à maintenant, l'offre commerciale se situait presque uniquement le long du Grand Boulevard. La voie structurante qu'est devenu le boulevard Don Quichotte pour l'ensemble de l'île avec le déploiement des quartiers résidentiels était l'endroit stratégique pour accueillir de nouveaux commerces. Dès le début des années 1990, ses abords ont bénéficié de la popularité des implantations commerciales de type big box et plusieurs locataires commerciaux de grandes surfaces sont venus s'y implanter. Conséquemment, cela a eu un impact significatif sur le développement économique de la ville. La fonction commerciale s'est étendue au boulevard Don-Quichotte, entraînant un déplacement des consommateurs et un changement dans les habitudes de consommation.

Ces changements ont eu un impact majeur sur l'activité commerciale du Grand Boulevard. Auparavant la seule artère de ce type, elle se retrouve en compétition avec l'offre et la nouveauté du boulevard Don Quichotte, auxquelles ses commerçants et leurs locaux ne peuvent pallier. Plusieurs commerces ferment leurs portes, ce qui occasionne une perte d'ambiance, d'achalandage et d'intérêt pour le secteur. Au début des années 2000, la dévitalisation de cet ancien cœur économique est de plus en plus flagrante.

Parallèlement à ces changements dans les modes de consommation et de déplacements dans la ville, il devient impossible d'entrer sur le Grand Boulevard à partir de l'autoroute du Souvenir depuis Montréal. Cette entrée est fermée définitivement par le ministère des Transports du Québec (MTQ) lors de travaux de réfection du pont Galipeau. Le transit automobile est donc redistribué sur les entrées du boulevard Perrot et du boulevard Don Quichotte.

Les quartiers résidentiels étant toujours en développement à cette époque, la congestion routière et les conséquences néfastes des gaz à effet de serre sur l'environnement se font sentir et amènent la population à revoir ses modes de déplacement. Simultanément, les autorités municipales et autres instances supra-locales transforment les infrastructures de transport dans le but d'optimiser les déplacements. Pour ce faire, la gare de train de banlieue est mise en service, ce qui permet à la fois de réduire le nombre de véhicules sur les routes, de faciliter les déplacements de nombreux Perrotois qui transitent vers le centre-ville de Montréal, mais aussi de soutenir le développement des derniers espaces vacants à l'intérieur du périmètre urbain de la ville.

En 2012, l'entrée en vigueur du PMAD pousse les autorités municipales à se questionner sur la tangente que doit prendre le développement de la ville, notamment en raison des exigences en matière de densification résidentielle autour des infrastructures de transport majeures, couplée au manque de terrains vacants disponibles pour accueillir de nouveaux projets résidentiels.

En 2024, de nombreux enjeux subsistent en matière de transport. D'une part, le MTMDQ n'a pas fixé quels travaux il entend réaliser afin d'améliorer la fluidité sur l'autoroute 20. D'autre part, certains scénarios comprenant des interventions ou aménagements importants à la gare de L'Île-Perrot, dont l'accès est difficile et peu sécuritaire, sont présentés par EXO. À ce jour, dans les 2 cas, la ville demeure en attente de décisions formelles. Cela viendra inévitablement modifier le paysage perrotois de même que les habitudes de ses citoyens.

Comme le statu quo ne peut être envisageable, l'option misant sur un redéveloppement plus consolidé aux abords du Grand Boulevard et du boulevard Perrot, soit son secteur central, mais aussi aux abords du boulevard Don Quichotte, est l'occasion pour la Ville de se démarquer et de se repositionner dans l'ensemble de l'échiquier métropolitain.

2.3 PROFIL DE LA POPULATION

2.3.1 Un rythme de croissance ascendant

La Ville de L'Île-Perrot se classe au 4^e rang en termes de population par rapport aux 23 municipalités de la MRC de Vaudreuil-Soulanges. Dans l'ordre, la Ville de Vaudreuil-Dorion arrive bonne première avec 43 268 habitants, puis Saint-Lazare avec 22 354 habitants, s'en suit Pincourt avec 14 751 habitants et enfin la Ville de L'Île-Perrot qui regroupe une population d'environ 11 638 habitants. La voisine de cette dernière, Notre-Dame-de-L'Île-Perrot, suit de près avec 11 427 habitants.

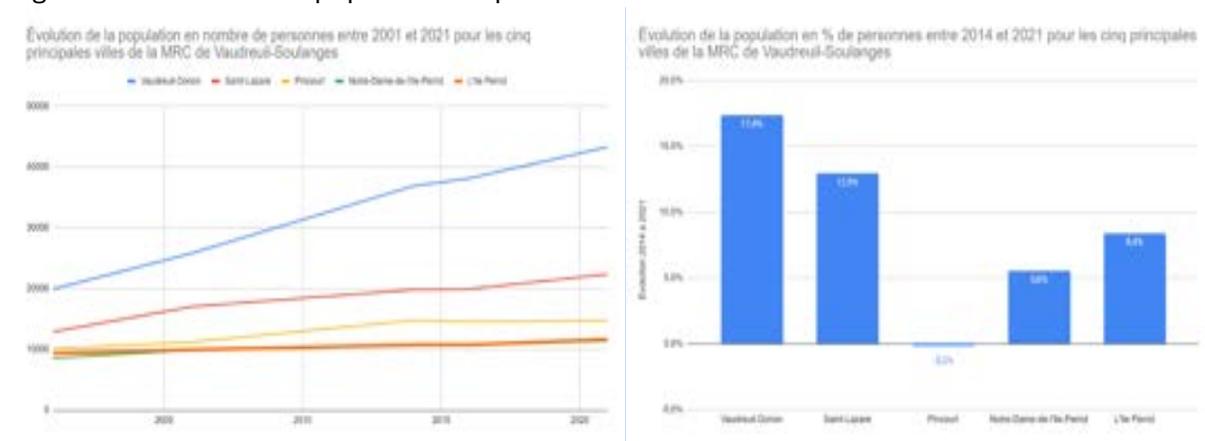
Pour sa part, l'ensemble de la MRC de Vaudreuil-Soulanges a connu une augmentation de sa population d'environ 8,9 % entre 2016 et 2021. (Source : statistique Canada, 2021)

Tableau 1. Évolution de la population entre 2001 et 2021 pour les 5 principales villes de la MRC de Vaudreuil-Soulanges

VILLES	2001	2006	2014	2016	2021	Évolution 2001 à 2014	Évolution 2014 à 2021	Évolution 2001 à 2021
Vaudreuil-Dorion	19920	25798	36860	38117	43268	85,0%	17,4%	117,2%
Saint-Lazare	12895	17016	19796	19917	22354	53,5%	12,9%	73,4%
Pincourt	10107	11197	14774	14558	14751	46,2%	-0,2%	45,9%
Notre-Dame-de-l'Île-Perrot	8546	9885	10826	10654	11427	26,7%	5,6%	33,7%
L'Île-Perrot	9375	9927	10737	10756	11638	14,5%	8,4%	24,1%

Source : statistique Canada 2021 et du décret 2015

Figure 9. Évolution de la population en personnes



Données issues de Statistique Canada 2021 et du décret 2015

2.3.2 Des projections démographiques jusqu'en 2036

Selon les dernières estimations de croissance démographique de l'ISQ, pour les 5 principales villes de la MRC de Vaudeuil-Soulanges, il y a une augmentation importante pour les villes de Vaudeuil-Dorion et Saint-Lazare entre 2021 et 2036 de l'ordre d'environ 20 %. Pour les villes de Pincourt et Notre-Dame-de-l'Île-Perrot, les projections sont de l'ordre de 9 %, la croissance estimée est plus modeste pour la Ville de L'Île-Perrot pour un taux de presque 5 %.

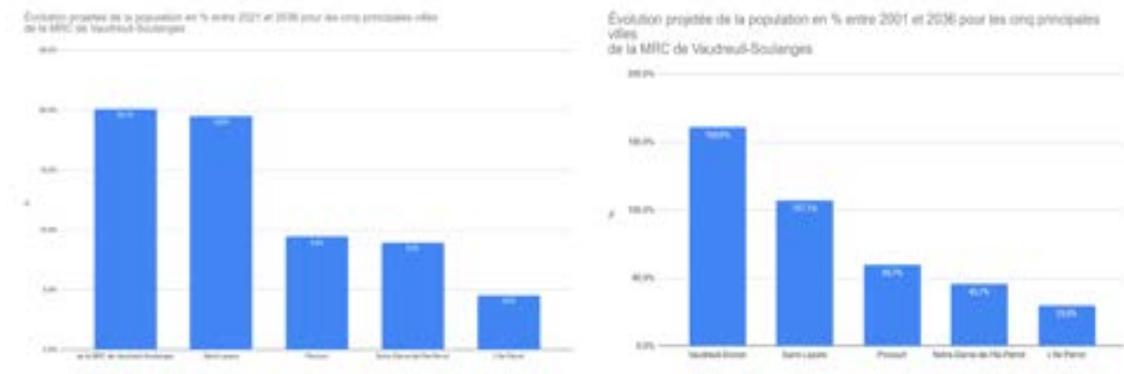
Effectivement, sur une période d'environ 35 ans (2001-2036), la Ville de L'Île-Perrot affiche le taux de croissance le plus bas à environ 30%. Cette donnée émane de l'Institut de la statistique du Québec.

Tableau 2. Évolution projetée de la population entre 2001 et 2036 pour les 5 principales villes de la MRC de Vaudeuil-Soulanges

VILLES	2001	2006	2014	2016	2021	2026	2031	2036	Variation 2021-2036	Variation 2001-2036
Vaudeuil-Dorion	19920	25798	36860	38117	43268	46 504	49 438	51 969	20,1%	160,9%
Saint-Lazare	12895	17016	19796	19917	22354	24 192	25 561	26 711	19,5%	107,1%
Pincourt	10107	11197	14774	14558	14751	15 924	16 129	16 143	9,4%	59,7%
Notre-Dame-de-l'Île-Perrot	8546	9885	10826	10654	11427	12 080	12 334	12 450	9,0%	45,7%
L'Île-Perrot	9375	9927	10737	10756	11638	11 997	12 155	12 169	4,6%	29,8%

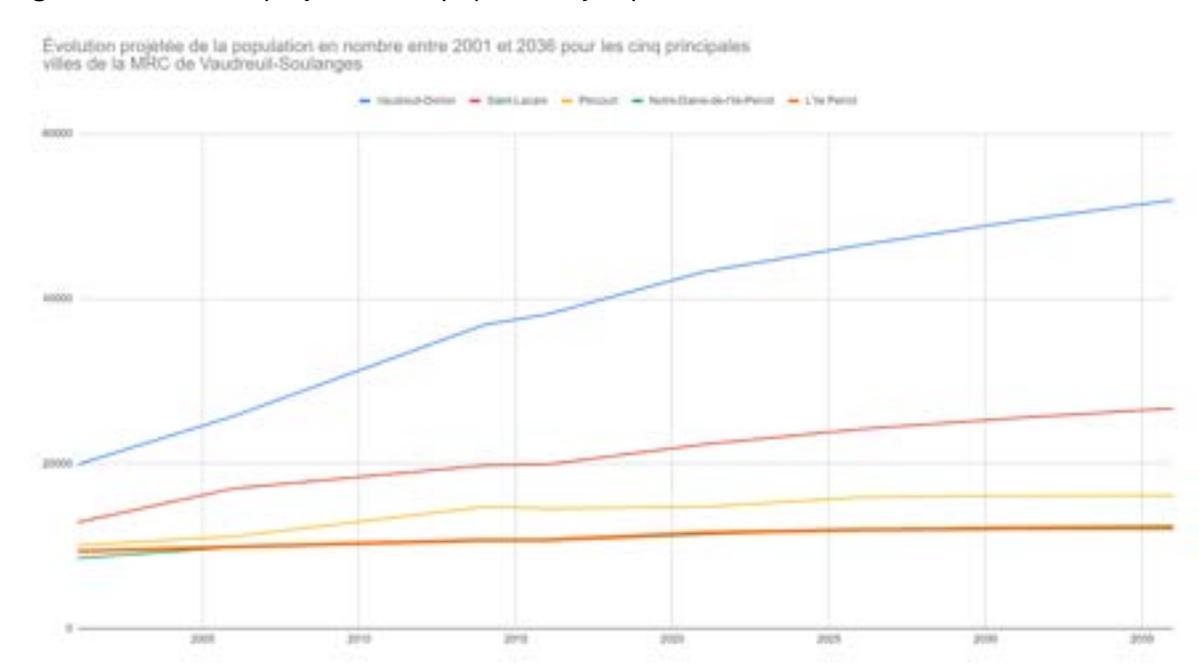
Source : Données issues de Statistique Canada 2021, du décret 2015, Institut de la statistique du Québec. Mise à jour 2022 des perspectives démographiques des MRC du Québec, 2021-2041.

Figure 10. Taux de croissance en logement sur une période de 35 ans



Source : Institut de la statistique du Québec

Figure 11. Évolution projetée de la population jusqu'en 2036



Source : statistique Canada et l'Institut de la statistique du Québec

L'évolution du nombre de ménages de 2021 à 2041 permet de prévoir la demande en logements sur un horizon de 20 ans.

2.3.2.1 LANGUES

Concernant la langue maternelle, en 2021, la population de la Ville de L'Île-Perrot est majoritairement francophone (52,5 %). Cela s'avère un recul d'environ 15 % depuis 2011. Pendant cette même période, la population anglophone (24,8 %) a augmenté (était de 21 %). Il en est de même pour les gens ayant comme langue maternelle d'autres langues que le français ou l'anglais (16,7 % en 2021 contre 11 % en 2011). Finalement, 6 % de la population affirme être bilingue.

2.3.2.2 REVENUS

Enfin, bien qu'on ait observé une faible augmentation de la population, statistique Canada indiquait une évolution marquée du revenu médian entre 2001 et 2006, passant de 47 809 \$ à 55 391 \$, soit une augmentation de près de 16 % en l'espace de cinq ans. Cette évolution indique un certain « embourgeoisement » de la population. En 2016 et 2021, le revenu médian des ménages était à 62 771 \$ et 75 500 \$ respectivement, ce qui confirme un accroissement, une augmentation de 20,3 %.

Tableau 3. Revenu médian

Revenu médian	2001	2006	2011	2016	2021
Île-Perrot	\$47 809	\$55 391	\$55 233	\$62 771	\$75 500
Vaudreuil-Soulanges	\$54 863	\$64 289	\$71 095	\$78 913	\$93 000

2.4 TYPOLOGIE RÉSIDENTIELLE ET CADRE DE VIE

2.4.1 Un parc immobilier majoritairement unifamilial isolé

Composés essentiellement de maisons unifamiliales isolées datant d'avant 1986, les premiers quartiers du parc immobilier de la Ville de L'Île-Perrot ont vu le jour aux abords des tracés fondateurs comme le boulevard Perrot, le Grand Boulevard et la montée Sagala. Aujourd'hui, les maisons jumelées représentent environ 7 % du parc immobilier, les maisons en rangée 7 % et les appartements duplex près de 5 %.

Bien que la maison unifamiliale isolée soit prédominante dans tous les cas, les immeubles de moins de cinq étages constituent environ 35 % du parc immobilier de la Ville de L'Île-Perrot. Lorsqu'on compare ce résultat à la Ville de Vaudreuil-Dorion à 30 %, ville la plus comparable en termes de population et d'urbanité, celui-ci est supérieur, laissant croire que le cadre bâti est beaucoup plus varié à L'Île-Perrot.

Effectivement, L'Île-Perrot est caractérisée par une typologie polarisée selon deux dominances, soit les résidences unifamiliales isolées et les appartements et immeubles de moins de cinq étages. Les autres municipalités telles que Notre-Dame-de-L'Île-Perrot (95 %), Terrasse-Vaudreuil (69 %) et Pincourt (69 %) sont beaucoup plus homogènes en termes de cadre bâti et leur typologie s'apparente majoritairement à de la résidence unifamiliale isolée.

Tableau 4. Typologie résidentielle de certaines villes de la MRC Vaudreuil-Soulanges

Ville	Unifamiliale isolée	Maison jumelée	Maison en rangée	Appartement, duplex	Appartement, immeuble de moins de cinq étages	Appartement, immeuble de plus de cinq étages	Autre maison individuelle attenante
Île-Perrot	42%	7%	7%	5%	35%	3%	1%
Notre-Dame-de-L'Île-Perrot	95%	0%	2%	1%	1%	0%	0%
Terrasse-Vaudreuil	69%	10%	0	7%	14%	0%	0%
Pincourt	69%	4%	8%	1%	18%	0%	0%
Vaudreuil-Dorion	53%	5%	6%	2%	30%	3%	0%

Source : données géomatiques de la MRC de Vaudreuil-Soulanges, 2023

2.4.2 Un cadre bâti vieillissant

Selon les données de Statistique Canada, le parc immobilier résidentiel est majoritairement vieillissant et nécessite des réparations majeures. Il est possible d'observer ce constat en parcourant la ville où plusieurs bâtiments résidentiels souffrent d'un manque d'entretien, dont certains sont dans un état avancé de dégradation.

Afin d'éviter une perte importante de son patrimoine ou une transformation incohérente de son paysage, la ville de L'Île-Perrot a adopté en 2022 un règlement régissant les demandes de démolition. Ce règlement donne suite à la sanction de la Loi modifiant la Loi sur le patrimoine culturel et d'autres dispositions législatives (projet de Loi 69 de 2021). Prochainement, la Ville envisage l'adoption d'un règlement devant prévoir une obligation d'entretien des bâtiments. L'objectif de ces différentes

mesures réglementaires est de préserver le patrimoine en misant sur les attraits du territoire tout en limitant l'apparition de lots vacants.

En 2006, selon Statistique Canada, la proportion de logements construits avant 1986 était d'environ 58 % (2 430), tandis que le nombre de logements construits entre 1986 et 2006 était d'environ 42 % (1 790) sur un total d'environ 4 220 logements. Selon les données de 2021, le tableau ci-dessous présente de nouvelles proportions. Pour ce qui est de la valeur des logements possédés en 2006, celle-ci était d'environ 179 790 \$ pour la Ville de L'Île-Perrot, soit inférieure à la valeur moyenne des logements au sein de la MRC de Vaudeuil-Soulanges, celle-ci se chiffrant à 221 916 \$. Il s'agit d'un écart d'environ 42 000 \$. En 2021, ces mêmes valeurs sont respectivement de 387 200 \$ pour la Ville de L'Île-Perrot et de 452 400 \$ à l'échelle de la MRC, soit un écart de 65 200 \$.

Tableau 5. Proportion des logements

Proportion des logements (2021)	%	Quantité
Avant 1986	45,7	2 430
1986 à 2006	35,9	1 790
2006 à 2021	18,4	780
Total	100	5 000

Il fut également possible de remarquer des problématiques liées aux insertions de nouveaux bâtiments dans les quartiers. Bien que l'implantation de nouveaux bâtiments démontre un certain signe d'embourgeoisement de la ville, l'architecture et la volumétrie de ces nouveaux bâtiments semblent parfois détonner avec le cadre bâti existant, celui-ci ayant été construit avant 1986.



Figure 12. Maison à toit mansardé

2.4.3 Qualité de vie des quartiers habités

Comme le révèle Statistique Canada, la plupart des quartiers ont été construits avant 1986. Conséquemment, on observe plusieurs bâtiments résidentiels, commerciaux et institutionnels ayant subi une détérioration due au manque d'entretien à travers les années. Le mélange de styles architecturaux ainsi que certaines insertions ont également un impact sur l'harmonie paysagère des ensembles bâtis.

Les rues résidentielles, notamment les quartiers plus anciens, sont dotées de nombreux arbres matures et en bonne santé. Ces arbres constituent la particularité de ces quartiers anciens et ont pour effet d'embellir les milieux de vie en plus de leur apporter un certain cachet.

Toutefois, malgré les nombreux investissements municipaux, plusieurs aires de stationnement sans plantation ni aménagement donnent immédiatement sur la voie publique. En plus de former des îlots de chaleur, le manque de verdure nuit à la qualité de vie de ces quartiers. À titre d'exemple, nous retrouvons de grandes surfaces asphaltées dans le secteur du boulevard Don Quichotte. Aussi, plusieurs propriétés à proximité de l'intersection des boulevards Perrot et Grand Boulevard manquent considérablement de plantations et d'aménagements paysagers.

2.5 LES ÉLÉMENTS PATRIMONIAUX ET PAYSAGERS D'INTÉRÊT

2.5.1 Un patrimoine bâti d'intérêt

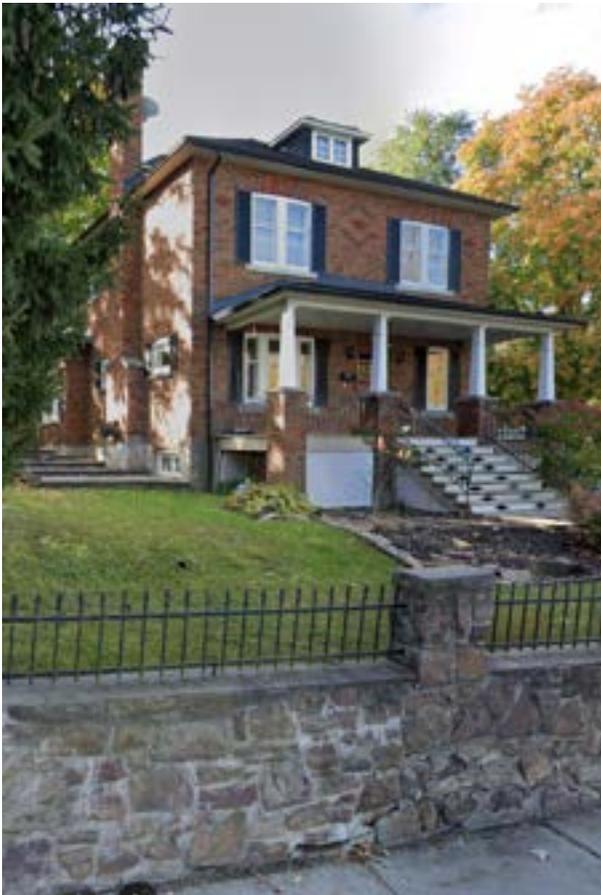


Figure 13. 600, boulevard Perrot



Figure 14. Église Sainte-Rose-de-Lima (2024)

Le schéma d'aménagement révisé ainsi que le règlement modificateur identifient un noyau patrimonial constitué de propriétés privées aux abords du boulevard Perrot, à cheval avec la limite ouest de la municipalité de Notre-Dame-de-L'Île-Perrot. Il s'agit d'une faible concentration de bâtiments d'intérêt qui sont de typologie *American Four Square*, construits principalement de briques ainsi que Canadienne française à toits à versants, dont le principal matériau de recouvrement est le bois.

À l'échelle locale, la MRC de Vaudreuil-Soulanges a répertorié environ 40 bâtiments (répertoire de la MRC Vaudreuil-Soulanges de 2016) identifiant le type architectural, la hiérarchisation des valeurs patrimoniales et l'état de conservation de ceux-ci. En créant ce répertoire, la MRC laisse le soin aux villes de choisir leur propre stratégie visant la reconnaissance et surtout la mise en valeur des bâtiments d'intérêt. Ce répertoire permet aux autorités municipales d'effectuer une veille sur ces bâtiments et d'assurer que d'éventuelles transformations ne viendront pas altérer leur intégrité architecturale. En réponse à certaines lacunes dans les mesures de protection, un règlement sur la démolition d'immeubles a été adopté en 2022. Celui-ci vient encadrer toutes demandes en ce sens. De plus, la Ville entrevoit l'adoption prochaine d'un règlement visant l'entretien de tous les bâtiments avant la détérioration irréversible des bâtiments, notamment ceux présentant un intérêt pour leur conservation.

La carte « Patrimoine bâti et perspectives » vient localiser le patrimoine bâti. Ce dernier est décortiqué en fonction de sa valeur :

1. Valeur importante : bâtiment ou site se démarquant par rapport aux autres qui lui sont similaires;

2. Valeur de proximité : immeuble représentant un intérêt d'être préservé et entretenu selon ses caractéristiques d'origine;
3. Potentiel patrimonial: immeuble pouvant faire l'objet d'une étude avancée de leurs caractéristiques afin d'être protégé.

D'autres bâtiments d'intérêt se localisent de manière disparate aux abords du boulevard Perrot, tracé fondateur de la ville qui permettait de rejoindre le moulin à vent à la pointe de l'île. Ce moulin avait été construit par un maître maçon de l'époque et on raconte qu'il pouvait également servir de point d'observation.

Seuls l'église et le presbytère Sainte-Rose-de-Lima sont comptabilisés au Répertoire du patrimoine culturel du Québec. Cependant, aucun bâtiment ne possède de statut de protection en vertu de la Loi sur le patrimoine culturel. L'église Sainte-Rose-de-Lima est un bâtiment à vocation religieuse rattaché au courant moderne du 20^e siècle et construit en 1959 par les architectes Jean-François Morin et Maurice Roux. La façade principale du bâtiment est faite de pierres et tous les autres murs sont de briques. Le plan au sol est rectangulaire et celui intérieur est composé d'une nef à un seul vaisseau.

Le plan des éléments patrimoniaux et paysagers met en évidence la localisation des bâtiments patrimoniaux à l'échelle locale. Les éléments paysagers, tels que les points de vue d'intérêt et le noyau patrimonial, y sont aussi identifiés.



Figure 15.

2.5.2 Un paysage insulaire remarquable



Figure 16. Perspective vers le plan d'eau

Bien qu'aucun point de vue remarquable n'ait été identifié au schéma d'aménagement révisé de la MRC et au règlement modificateur, la géographie insulaire de la ville prodigue des points de vue exceptionnels sur les plans d'eau qui bordent la ville de L'Île-Perrot. Faisant partie des 200 îles qui forment l'archipel d'Hochelaga, la localisation géographique de la ville à même l'une des plus grandes îles de cet archipel offre aux résidants des percées visuelles remarquables de même qu'un accès facile à l'eau pour y pratiquer des activités variées, allant de la pêche sur glace à l'observation de la faune aquatique et la baignade.

Une des percées visuelles des plus marquantes est à proximité de la montée Sagala, à partir du terrain public où se trouvent les usines d'épuration des eaux usées et de filtration et le garage municipal. L'accès public est facilité par la présence d'un point de mise à l'eau. Le quai de la 34^e Avenue représente également un point d'accès à l'eau important pour les perrotois.

Depuis 2015, on dénote quelques pertes ou détériorations de percées visuelles. L'implantation de nouvelles constructions y a notamment contribué. Il demeure qu'à la suite des consultations tenues en 2024, la population a exprimé le souhait de protéger ces points de vue et de les maintenir accessibles. La population perrotoise est encore fière du contexte insulaire rendant les paysages si particuliers.

2.6 LE TRANSPORT ROUTIER, EN COMMUN ET ACTIF

2.6.1 Une position stratégique

Malgré son caractère insulaire, la Ville de L'Île-Perrot est très bien desservie par le réseau de transport routier supérieur et comporte un énorme potentiel pour le développement économique. Son accessibilité se fait par l'autoroute 20 (relevant du MTMDQ) qui traverse d'est en ouest le territoire. L'accessibilité se fait par le pont Galipeau à l'est, faisant la liaison avec l'île de Montréal ainsi que par le pont Taschereau à l'ouest, qui surplombe la rivière des Outaouais. Ce dernier permet de rejoindre la ville de Vaudreuil-Dorion et l'Ontario à seulement une quarantaine de kilomètres.

Pour ce qui est du transport en commun, il est disponible et est utilisé, mais n'est pas du ressort municipal. Des travaux majeurs qui permettraient de rendre la gare plus accessible, conviviale et sécuritaire pour les usagers seraient certainement bénéfiques à l'utilisation du transport en commun.

La Ville de L'Île-Perrot est donc très accessible au tourisme et demeure dans un certain rayon de proximité de l'aéroport international Montréal-Trudeau. Elle est également facile d'accès autant pour la main-d'œuvre provenant de la MRC de Vaudreuil-Soulanges et de l'Ontario, qu'en provenance de Montréal.

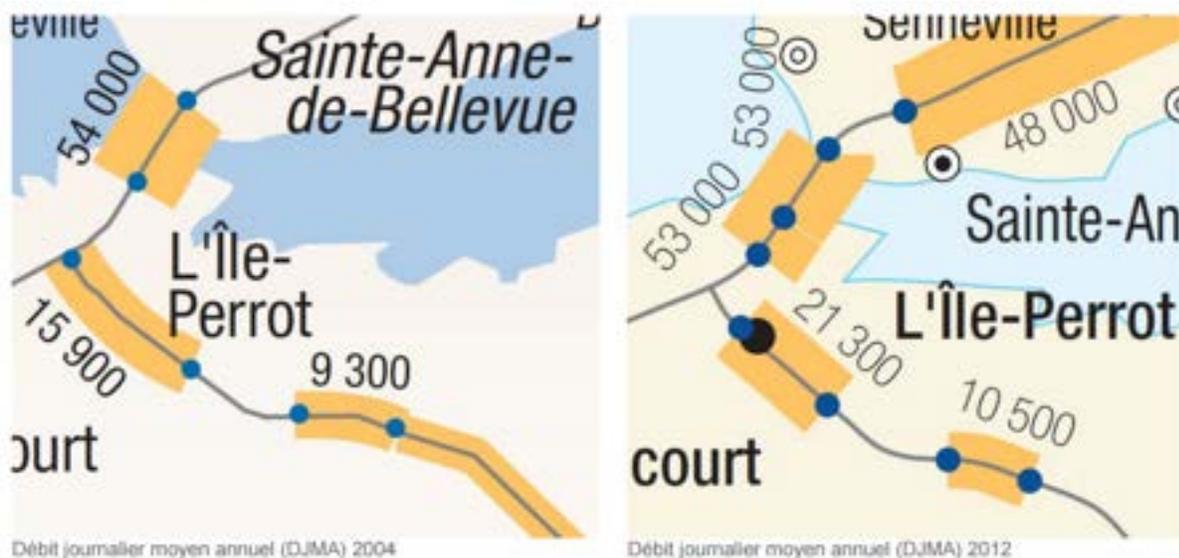
Tous ces facteurs en font un lieu de choix, autant pour les citoyens, que pour des citoyens corporatifs et de nouveaux investisseurs.

2.6.2 Le réseau routier

Le boulevard Don-Quichotte, considéré comme un des grands corridors commerciaux, génère les plus importants volumes de circulation sur le réseau intra-urbain. Les données sur le débit journalier moyen annuel (DJMA) du MTQ de 2012 indiquent que sur une période d'environ huit ans (2004 à 2012), le nombre de véhicules a augmenté de près de 33 %, passant de 15 900 véhicules en 2004 à environ 21 300 en 2012 pour le même secteur.

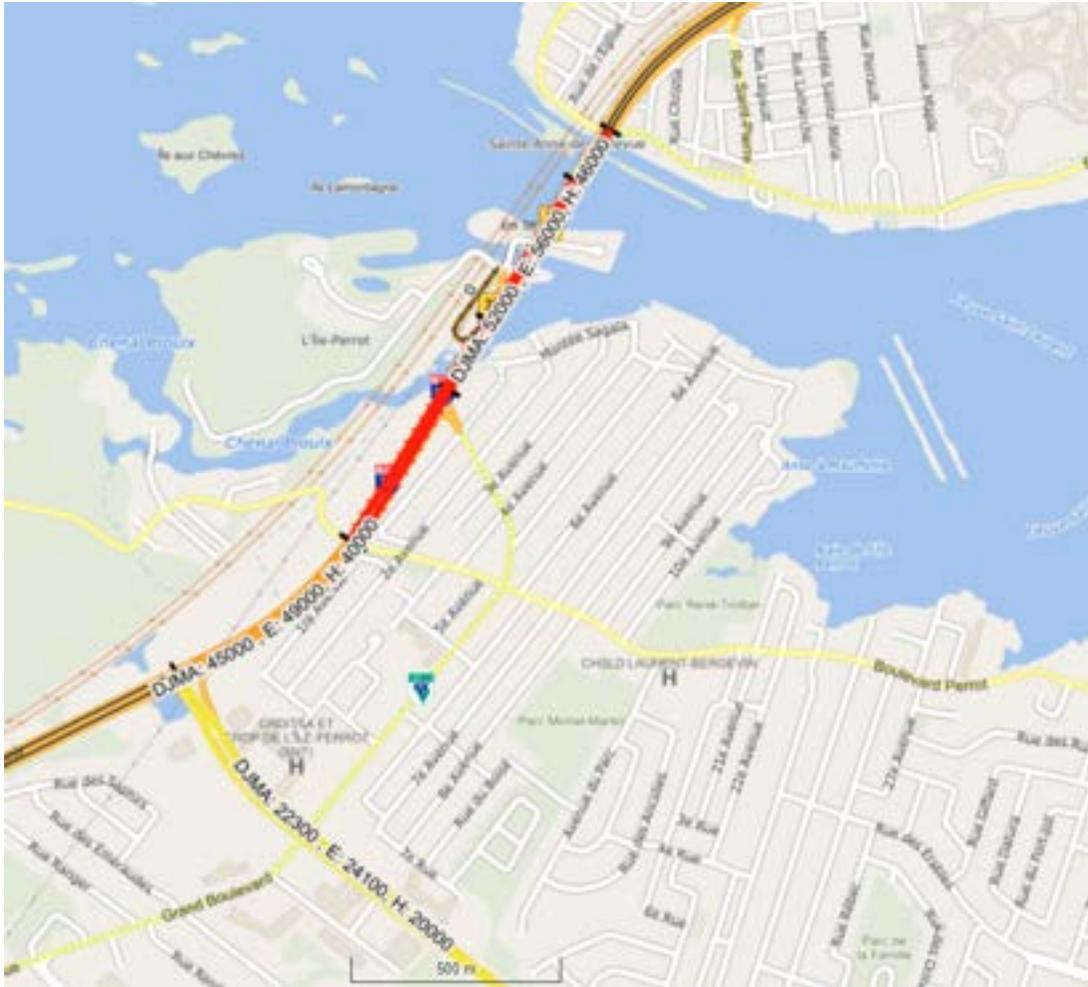
Pour la période de 2012 à 2023, le nombre passe à 22 300. Ceci constitue une augmentation d'environ 5 % sur une période d'environ de 10 ans.

Figure 17. Débit journalier moyen annuel du MTMDQ, 2004 et 2012



Source : Débit journalier moyen annuel (DJMA) 2004 Débit journalier moyen annuel (DJMA) 2012

Débit journalier moyen annuel du MTMDQ en date de 2024



Source : ministère des Transports et de la Mobilité durable, débit journalier moyen annuel (DJMA) 2024

Pour ce qui est de l'autoroute 20, les données de 2012 révèlent qu'ils passaient environ 1 000 véhicules de moins par jour par rapport à 2004 (tronçon sur l'autoroute 20). Cependant, malgré cette diminution, l'important volume de circulation généré à la fois par l'autoroute et le boulevard Don-Quichotte, voie collectrice, cause des problèmes de congestion aux heures de pointe. Le fait que l'autoroute demeure aménagée comme un boulevard urbain est la cause principale de cette congestion routière. Cette configuration n'est plus adaptée à la réalité véhiculaire d'aujourd'hui, où l'on compte davantage d'automobiles qu'à l'époque de la construction du tronçon. De plus, en 2023, le niveau d'achalandage est rendu à 56 000, ceci constitue une autre augmentation par rapport à 2012 (hausse de 3,7 %).

Le Grand Boulevard, qui agit à titre de collectrice, assure la connectivité avec la ville de Pincourt. Il traverse le territoire en direction nord-est, sud-est et son prolongement permet de rejoindre la 5^e Avenue à Pincourt. Le tracé du Grand Boulevard rencontre les deux axes les plus importants de la ville. Il s'agit du boulevard Don Quichotte et du boulevard Perrot. Notamment en raison de leur proximité avec l'autoroute 20, tous ces liens reçoivent les usagers des municipalités limitrophes, ce qui occasionne un achalandage important. Puisque la ville n'a d'autre option que de se densifier, il est probable que tant que l'autoroute préserve son aménagement actuel, la situation soit amplifiée.

Tableau 6. Les problématiques actuelles et anticipées des liens intermunicipaux

Liens intermunicipaux	Problématique actuelle	Problématique anticipée
Boulevard Perrot	Congestion aux heures de pointe	Intensification et étalement de la congestion
Grand Boulevard et 5^e avenue	Congestion à l'intersection Don-Quichotte en direction est à l'heure de pointe du matin et en direction ouest	
Boulevard Perrot Nord	Refoulement de la congestion lors d'incidents sur l'autoroute 20	

Source : Schéma d'aménagement et de développement révisé, MRC Vaudreuil-Soulanges tableau 120

2.6.3 Le réseau de camionnage

Depuis 1996, un réseau affecté au camionnage a été défini par le ministère des Transports du Québec à la suite d'une opération d'information et de consultation des intervenants en transport, y compris les municipalités. La mise en place de ce réseau de camionnage a amélioré de façon générale les conditions de sécurité et le climat sonore. Le réseau de camionnage a été établi selon trois types de routes pour le réseau routier supérieur auquel s'ajoutent les routes locales restreintes ou interdites sous la responsabilité des municipalités.

Tableau 7. Type de route

Type de route	Description
Route de transit	L'accès est autorisé aux camions. Ce sont les routes les mieux adaptées à la circulation de véhicules lourds.
Route restreinte	L'accès est autorisé aux camions malgré la présence de certaines contraintes, comme des ponts à capacité réduite et des aménagements géométriques peu appropriés.
Route interdite	L'accès est interdit aux camions, sauf si ces derniers effectuent des livraisons locales.

Sur le territoire de la ville de L'Île-Perrot, seule l'autoroute 20 est une route de transit au point de vue régional. La plupart des autres routes du réseau supérieur et des routes principales du réseau municipal sont des routes restreintes au camionnage. Seuls quelques tronçons de route sont interdits au camionnage.

Les routes restreintes, où l'accès est autorisé aux camions malgré la présence de certaines contraintes, telles que des ponts à capacité réduite et des aménagements géométriques peu appropriés. Sur le territoire de L'Île-Perrot, seul le tronçon du boulevard Don-Quichotte, à partir du Grand Boulevard, correspond à cette définition.

2.6.4 Les pôles générateurs de déplacements

Des pôles générateurs de déplacements sont observables sur le territoire de L'Île-Perrot. Ces pôles façonnent la mobilité dans l'ensemble de la ville et sont souvent le résultat de la présence d'un service public important ou simplement en raison d'habitudes de vie.

Les quatre pôles de déplacement principaux sont la gare de train de L'Île-Perrot, qui génère de nombreux déplacements aux heures de pointe, le secteur centre (intersection Grand Boulevard et boulevard Perrot) en raison des commerces et services de proximité, le pôle institutionnel (regroupement de bâtiments municipaux tels que la bibliothèque et l'hôtel de ville) et l'artère commerciale régionale Don-Quichotte, et ce, à toute heure de la journée. Dans ce cas, il s'agit de déplacements en provenance autant des résidents de la ville que de ceux des villes voisines.

Pour leur part, bien qu'ils génèrent également plusieurs déplacements, les pôles générateurs secondaires sont les accès à l'eau, le garage municipal, les parcs municipaux, les trois écoles et le dépôt de neige. Toutefois, il s'agit davantage de déplacements intra-urbains.

2.6.5 Le transport en commun et les déplacements actifs



Figure 18. Gare de l'île Perrot. Source : BANQ - Histoire de l'île Perrot de 1662 à nos jours



Figure 19

La ville de L'Île-Perrot bénéficie de la présence de la gare de train de banlieue L'Île-Perrot, en opération sur la ligne Montréal / Dorion-Rigaud. Il s'agit d'une infrastructure de transport structurante dont les Perrotois peuvent bénéficier pour effectuer leur déplacement vers le centre-ville de Montréal et à l'inverse le soir.

La gare possède un stationnement incitatif de 271 cases de stationnement ainsi que d'un débarcadère de 9 places, de places pour le covoiturage et 1 place pour les personnes à mobilité réduite. De plus, 36 supports à vélo sont aussi disponibles directement sur le site. Cependant, bien que ces infrastructures encouragent les Perrotois à se départir de leur voiture et à utiliser le transport collectif, la localisation de la gare, du côté nord des voies ferrées (Canadien National et Canadien Pacifique), nuit à la sécurité des usagers qui doivent traverser la large emprise de l'A-20. La gare a fait l'objet d'un projet de relocalisation, mais EXO n'a pas réalisé, à ce jour, l'implantation de la nouvelle gare.

La Ville bénéficie également d'un réseau de transport en commun géré par EXO La Presqu'île depuis 2017. En tout, 7 trajets d'autobus sillonnent le territoire de la ville (E1, E4, ES2, ES3, L2, L3, L8). Le tracé de ces trajets permet de desservir l'ensemble du territoire.

Malgré le fait que le réseau de pistes cyclables est peu développé, la municipalité dispose tout de même d'une bande cyclable, formant un court réseau. Le tracé suit le boulevard Perrot, du côté nord-ouest du territoire municipal, où la nature et l'eau sont omniprésentes. Ce tracé donne également accès à l'île Claude, située au nord-ouest. La ville bénéficie également du passage de la Route Verte, en provenance de l'île de Montréal, qui emprunte le tracé du Grand Boulevard jusqu'à Pincourt.

La ville met beaucoup d'effort afin de planifier une consolidation de son réseau cyclable. En effet, le plan de mobilité durable fait état des lacunes et des secteurs à prioriser. Les objectifs sont d'assurer

une meilleure connectivité des principaux générateurs de déplacements et de le rendre plus sécuritaire et convivial.

Il est important de mentionner l'absence quasi totale de trottoirs dans les rues locales. Cette situation n'encourage pas les déplacements actifs et nuit à l'animation de l'interface publique. Les écoles Virginie-Roy, La Perdriolle et François-Perrot, qui sont d'ailleurs situées le long du Grand Boulevard et du boulevard Don Quichotte, ont fait l'objet de recommandations par l'organisme Vélo Québec. Ces recommandations suggèrent la mise en place de plans de déplacement et de corridors scolaires afin de veiller à la sécurité des élèves. Dans les dernières années, la Ville a d'ailleurs déployé des efforts considérables pour implanter de nouveaux trottoirs dans des secteurs prioritaires, surtout à proximité des écoles, afin de rendre ce mode de déplacement plus accessible et sécuritaire.

Par ailleurs, bien que les autorités municipales encouragent fortement les déplacements actifs, la plupart d'entre eux s'effectuent principalement en automobile. Considérant cette intermodalité dans les déplacements et la configuration encore souvent inadéquate, on observe des accidents à certaines intersections critiques sur le réseau viaire. Le tableau suivant indique le nombre d'accidents répertoriés, tout mode de déplacements confondus (véhicules à moteur, piétons et cyclistes), en 2013 et dont un rapport policier a été effectué. Le tableau suivant présente, les données de la SAAQ en date de 2024 sur les incidents sur le territoire de la Ville de L'Île-Perrot.

Tableau 8. Nombre d'accidents répertoriés en date de 2024

Bilan routier : Ville de L'Île-Perrot	
Nombre d'accidents	85
Nombre d'accidentés	35
Nombre de décès	0
Nombre de blessés graves	2
Nombre de blessés légers	33
Taux d'accidentés par 100 000 habitants	303,1
Taux de décès par 100 000 habitants	0
Taux de blessés graves par 100 000 habitants	17,3
Taux de blessés légers par 100 000 habitants	285,8
Nombre d'accidentés piétons	4
Nombre d'accidentés motocyclistes	1
Nombre de titulaires d'un permis de conduire	8 114

Source : Société de l'assurance automobile du Québec, 2024

Ces données nous rappellent qu'il y a des efforts constants à déployer dans le domaine de la mobilité, afin de sécuriser tous les modes de déplacement. Dans les dernières années, une table consultative a d'ailleurs été mise en place pour venir traiter des principales préoccupations des

Perrotois dans ce domaine. Le plan de mobilité servira également à contribuer à l'élaboration d'un réseau mieux configuré. Il faudra donc continuer d'œuvrer en ce sens dans les années à venir.

2.7 LA TYPOLOGIE COMMERCIALE

2.7.1 Les commerces de proximité du secteur Centre

La plupart des commerces de proximité se situent en plein cœur de la ville, soit aux abords du boulevard Perrot, à proximité du pôle civique ainsi qu'en direction sud sur le Grand Boulevard. Effectivement, l'intersection Grand Boulevard et boulevard Perrot correspond au noyau villageois dit « secteur Centre ». Il est composé de commerces de proximité, de services professionnels, de quelques bureaux, de restaurants de quartier ainsi que de quelques bâtiments à usages mixtes.

Il est nécessaire de mentionner que le secteur Centre avait subi les contrecoups de l'éclosion du boulevard Don-Quichotte durant la décennie 2000 où plusieurs importants joueurs commerciaux s'étaient implantés afin de bénéficier d'une vitrine commerciale d'intérêt.

Cependant, la mise en force d'un plan particulier d'urbanisme dans ce secteur a entraîné autour de 2010 une diversification de l'offre commerciale et une réappropriation du cœur villageois par de nouveaux commerçants ainsi que les Perrotois. Actuellement, on remarque un certain essoufflement des résultats de l'effort de revitalisation fait à l'époque et une détérioration du cadre bâti.

Afin de relancer les efforts de revitalisation, la ville de L'Île-Perrot a obtenu en octobre 2022 une proposition de projet urbanistique de la part de *Vivre en Ville*. Touchant divers sujets, cette proposition suggère notamment une consolidation prioritaire du cadre bâti dans un rayon de 500 mètres de l'intersection du Grand Boulevard et du boulevard Perrot (secteur Centre élargi).

Le projet incarne toutefois l'ambition d'améliorer :

- L'ambiance et le caractère;
- Le dynamisme et la vitalité;
- Les conditions de déplacements actifs;

Ces objectifs seraient atteints par le biais des stratégies suivantes :

- L'augmentation de la présence végétale;
- La sécurisation des déplacements actifs;
- L'optimisation du stationnement;
- L'optimisation du foncier.

Des exemples de moyens de mise en œuvre composent également le document de planification, dont :

- Favoriser des bâtiments mixtes d'au moins 3 étages avec rez-de-chaussée commercial;
- Offrir un front bâti en continu et limiter la largeur des marges avant pour favoriser un encadrement adéquat de la rue et une optimisation des terrains
- En marge avant, interdire les nouvelles cases de stationnement privées, favoriser la mutualisation du stationnement privé et l'implantation à l'arrière des bâtiments et bonifier le stationnement sur rue.
- Favoriser le verdissement sur le domaine public et les terrains privés.

Enfin, on remarque encore la présence de commerces relativement incompatibles avec la tentative de revitalisation dans le centre-ville et pouvant potentiellement porter atteinte à sa tentative de nouvelle image. À titre d'exemple, des établissements industriels légers, des activités liées à la réparation de véhicules et des postes d'essence sont présents dans le secteur. Ceux-ci sont également adjacents au milieu résidentiel limitrophe. Le dialogue renouvelé entre les commerçants et l'administration municipale, bâti à travers les différents événements organisés par la Ville, instaure une vision prometteuse et empreinte de collaboration.

2.7.2 Le corridor commercial régional Don-Quichotte

Le boulevard Don-Quichotte est considéré comme corridor régional commercial axé sur la vente au détail de moyenne à grande surface et de bureaux. C'est depuis le début des années 2000 que la vocation d'axe régional commercial s'est concrétisée, en accueillant de nouveaux commerces de grande surface, des cafés, des restaurants et un supermarché. Toutefois, on y trouve des commerces de proximité malgré cette vocation régionale. La superficie des locaux est réduite.

Cet axe commercial demeure tout de même sous l'influence des pôles commerciaux de l'ouest de l'île de Montréal et du centre-ville de Montréal. En raison de la grande mobilité des gens, les commerces de détail sont victimes des fuites commerciales. Au courant des dernières années, un certain ralentissement économique a été observé, ainsi que des locaux vacants sur le boulevard Don-Quichotte. L'accessibilité à ce secteur en transports actifs est encore aujourd'hui limitée. Les grandes surfaces pavées sont également à la source de la création d'îlots de chaleur dans cette portion du territoire. L'objectif est d'obtenir une meilleure complémentarité avec le Secteur Centre, afin que ces deux secteurs gardent chacun leur vocation et n'entrent pas en compétition ensemble, tout en effectuant une transition harmonieuse et cohérente avec les secteurs.

Il est important de noter que la trame commerciale aux abords de la rue Lucien-Manning et du Grand Boulevard est disparate et souffre d'une problématique de cohabitation d'usages. Effectivement, on y constate la présence d'habitations limitrophes à des activités para-industrielles de même qu'une garderie. Qui plus est, la volumétrie des constructions et l'aménagement des aires de stationnement accentuent ce déséquilibre.

La Ville se doit d'axer le redéveloppement de ses secteurs commerciaux vers des projets innovants qui favoriseront la vitalité économique, le développement durable, le verdissement, la mobilité durable et une transition harmonieuse vers les quartiers avoisinants.

2.7.3 La vitrine autoroutière

Les abords du côté sud de l'autoroute 20 et de la 1^{re} Avenue sont occupés par des commerces de moyenne superficie, parfois peu attrayants, comprenant pour certains de l'entreposage extérieur. On remarque également plusieurs vides interstitiels sans aménagement paysager entre les bâtiments. De plus, des aires de stationnement sont localisées en marge avant des bâtiments et font office d'aménagement extérieur. Cela nuit considérablement à l'attractivité de la vitrine autoroutière. Le plan des commerces et services publics d'intérêt présente les deux pôles commerciaux, soit le secteur centre et le secteur Don-Quichotte.

2.8 LES GRANDS ÉQUIPEMENTS PUBLICS ET CULTURELS

2.8.1 Un pôle civique rayonnant

À la suite des nombreux efforts en aménagement réalisés par le conseil municipal, la Ville de L'Île-Perrot bénéficie d'un véritable pôle civique. Effectivement, la majorité des équipements publics sont regroupés dans un « ensemble institutionnel » situé sur le boulevard Perrot, dont le complexe aquatique extérieur, la bibliothèque municipale, l'hôtel de ville, la caserne de pompiers (qui sera relocalisée à court terme), le centre communautaire Paul-Émile-Lépine, l'église Sainte-Rose-de-Lima, le centre d'accueil Laurent-Bergevin (l'installation dispose de 78 places d'hébergement permanent au permis réparties sur deux étages, dont 76 chambres simples et une chambre double pour les soins de longue durée) et le centre d'éducation aux adultes, Centre Île-Perrot. Des terrains pour y pratiquer le baseball sont aménagés dans le parc Michel-Martin, à l'arrière de l'hôtel de ville, ainsi que des terrains de tennis, de *pickleball* et de basketball renforçant ainsi l'animation des lieux. Par ailleurs, la présence du parc des Générations raffermi également l'attractivité du secteur. Il est également important de mentionner que des événements d'envergure ont dans ce secteur, faisant de la ville un lieu connu pour sa tenue d'événements majeurs.

Un projet imminent de construction d'une nouvelle caserne sur le site du terrain accueillant jadis la piscine municipale extérieure (angle 3^e avenue et boulevard Perrot) viendra bonifier le secteur d'entrée de ville sur le boulevard Perrot.

La pointe de Brucy, un autre site à vocation institutionnelle, est également présente en bordure du lac Saint-Louis et accueille l'usine de filtration, l'usine de traitement des eaux usées et le garage municipal, au carrefour de la montée Sagala et de la 10^e Avenue.

Bien que la ville ne compte aucune école secondaire, elle bénéficie tout de même de trois écoles préscolaires primaires, soit l'école Virginie-Roy, l'école François-Perrot et l'école La Perdriolle.



Figure 20. École de rang. Source : Les écoles de l'île Perrot et leur histoire racontée - La Voix Régional Vaudreuil-Soulanges

Tableau 9. LISTE DES ÉQUIPEMENTS LIÉS À L'ÉDUCATION

Nom	Localisation	Niveau	Secteur	Centre de service scolaire
École La Perdriolle	1030, boul. Don-Quichotte	Préscolaire et primaire	Public	C.S.S. des Trois-Lacs

École Virginie-Roy	476, Grand Boulevard	Précolaire et primaire	Public	C.S.S. des Trois-Lacs
École François-Perrot	300, Grand Boulevard	Précolaire et primaire	Public	C.S.S. des Trois-Lacs
Centre Île-Perrot	333, boul. Perrot	Adultes	Public	C.S.S. des Trois-Lacs

Source : Centre de services scolaires des Trois-Lacs

Enfin, deux résidences pour personnes âgées sont présentes sur le territoire. Il s'agit du Centre d'accueil Laurent-Bergevin qui constitue le seul établissement public du genre. Au niveau privé, on retrouve principalement la Résidence Lilo du Groupe Maurice qui compte 287 appartements et 23 unités de soins.

2.8.2 Une ville gourmande et festive

Bien que la ville ne bénéficie d'aucune salle de spectacle ni de centre culturel, elle est reconnue pour ses événements locaux, tels que les célébrations d'Halloween, Plaisirs d'hiver, le marché de Noël, l'illumination des Fêtes, plusieurs événements d'été hebdomadaires, et le marché des saveurs, qui est ouvert tous les mercredis durant la saison estivale.

À l'échelle régionale, le très couru festival VIP en Blues, qui a lieu annuellement au mois de septembre, est un festival de musique blues, où participent à la fois les commerçants, notamment plusieurs restaurateurs du coin ainsi que des musiciens locaux qui offrent gratuitement des spectacles en plein air durant maintenant trois jours. Ainsi, le secteur Centre se transforme en rue gourmande animée.

Plus récemment, la Ville a connu le retour de la fête nationale, qui a maintenant lieu annuellement. On y retrouve également une belle participation des commerçants et une rue gourmande, comprenant des choix variés.

2.9 LES PARCS ET ESPACES VERTS AMÉNAGÉS

2.9.1 Les espaces verts

La Ville de L'Île-Perrot est dotée de plusieurs parcs, sentiers et espaces verts à travers son territoire. Le conseil a investi dans les infrastructures publiques (parc, jeux d'eau, lumière, équipement pour enfants, plateaux sportifs) dans les dernières années. En tout, la Ville compte près d'une vingtaine de parcs et aires de repos à l'intérieur de ses limites.



Figure 21.

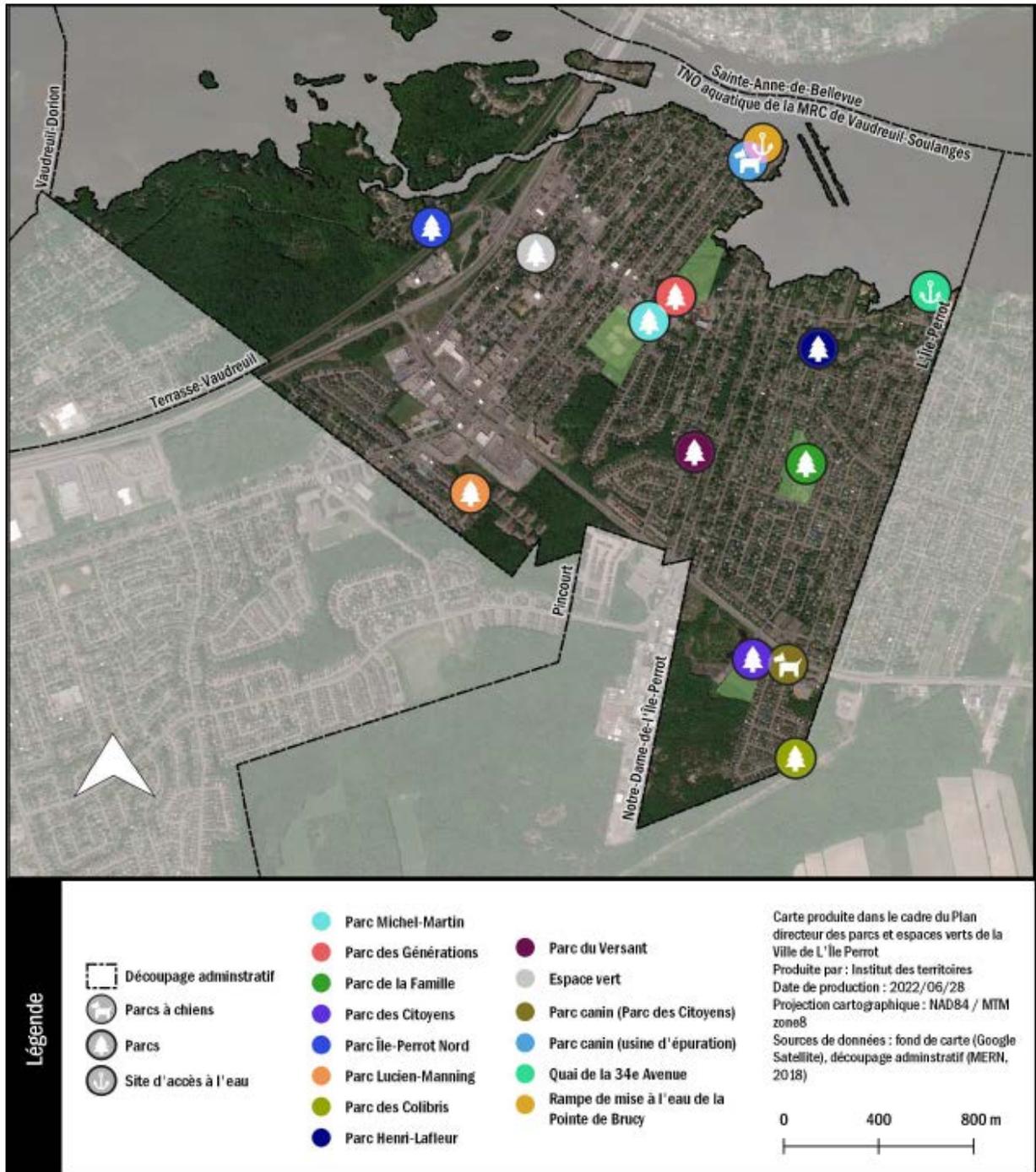


Tableau 10. Caractéristiques des parcs et espaces verts

Nom du parc	Catégorie	Dimension (ha)	Note sur la dimension
Parc Michel-Martin (5)	Parc municipal	5,3	Excluant la superficie de la bibliothèque
Parc des Générations (4)	Parc-nature	4,6	Incluant le milieu humide
Parc de la Famille (7)	Parc de secteur	3,7	
Parc des Citoyens (2, 9)	Parc de secteur	2,3	Excluant le parc canin qui est comptabilisé plus bas
Parc de L'Île-Perrot Nord (1)	Parc de voisinage	0,3	
Parc Lucien-Manning (11)	Parc de voisinage	0,3	
Parc des Colibris (10)	Parc de voisinage	0,2	
Parc du Versant (8)	Parc de voisinage	0,2	
Parc Henri-Lafleur (6)	Parc de voisinage	0,2	
Autres parcs et espaces verts			
Parc canin du parc des Citoyens	Parc canin	0,4	
Parc des ateliers municipaux, parc canin (3)	Parc canin	0,2	
Rampe de mise à l'eau de la Pointe de Brucy	Site d'accès à l'eau	0,2	
Quai de la 34 ^e Avenue (quai et rampe de mise à l'eau)	Site d'accès à l'eau	0,1	
Autres parcs (non caractérisés)			
Parc de l'école François-Perrot	Parc-école	1,3	
Parc de l'école La Perdriolle	Parc-école	0,7	
Parc de l'école Virginie-Roy	Parc-école	1,7	

Source : Plan directeur des parcs et espaces verts de la Ville de L'Île-Perrot, figures 14 et 15

Figure 22. Localisation des parcs



Source : Plan directeur des parcs et espaces verts de la Ville de L'Île-Perrot, tableau 2

Figure 23. Desserte des parcs avec aires de jeux et des grands parcs



Source : Plan directeur des parcs et espaces verts de la Ville de L'Île-Perrot, figures 14 et 15



Le parc Michel-Martin est d'ailleurs le plus grand en termes de superficie. Des équipements de jeux pour les adolescents et les adultes sont aussi présents dans certains parcs, dont le parc Michel-Martin dans lequel on trouve un terrain de basketball, des terrains de baseball, des terrains de tennis et de *pickleball* et le complexe aquatique extérieur.

Le parc de la Famille, deuxième en importance, est aussi l'un des parcs les plus fréquentés de la ville. La présence de jeux d'eau, d'une structure de jeu et de tables à pique-nique fait de ce parc un espace privilégié pour les familles. Pour sa part, le parc des Citoyens est rapidement devenu un incontournable grâce à ses plateaux sportifs, ses sentiers, son parc à chien, son agora, etc.

En dernier lieu, la situation géographique insulaire de la Ville lui octroie une particularité, soit de bénéficier de plusieurs kilomètres de rivage et, par conséquent, d'un magnifique paysage.

Cette dernière bénéficie d'environ 8,2 kilomètres de rives aux abords de la rivière des Outaouais. Cependant, étant donné la privatisation quasi complète du rivage, les accès publics à l'eau sont

plutôt à caractère ponctuel, notamment les rampes de mise à l'eau, le quai de la 34^e Avenue et la pointe de Brucy.

La carte de la page suivante illustre les parcs, les espaces verts ainsi que les accès à l'eau présents sur le territoire de la ville. Chaque parc est identifié par un numéro de référence. Le second plan illustre les aires de desserte associées à chaque type de parc.

2.10 LES MILIEUX NATURELS ET DE HAUTE VALEUR ÉCOLOGIQUE



Figure 24.

2.10.1 L'omniprésence de la nature et des espèces vivantes associées

La principale force de la ville n'est nulle autre que la présence de la forêt et de l'eau qui bordent d'est en ouest le territoire de la Ville. À titre d'exemple, voici de manière exhaustive les milieux naturels d'intérêt présents sur le territoire :

- Le pourtour nord de la ville, à même les eaux du lac Saint-Louis, est occupé par une aire de concentration d'oiseaux aquatiques. Le lac Saint-Louis est d'ailleurs considéré comme un bassin de navigation de plaisance et fait partie intégrante de « l'espace bleu » tel qu'identifié au plan concept du SAR;
- Le territoire possède un sanctuaire de pêche, c'est-à-dire un secteur lacustre décrété par le FAPAQ, visant la protection des habitats de certaines espèces de poissons. Ce sanctuaire se localise à l'exutoire du chenal Proulx jusqu'au canal de Sainte-Anne-de-Bellevue;
- Le territoire de la municipalité est recouvert par une « aire écologique privée » appelée Réserve Molson et appartenant à l'Université McGill. Cette aire comprend à la fois des plantes rares, vulnérables ou menacées ainsi que deux écosystèmes forestiers exceptionnels (EFE). Dans le

premier cas, il s'agit d'une érablière argentée à chêne bicolore située sur les îles Claude et Perrot. Dans le second cas, il est question d'une érablière à caryer cordiforme localisée sur l'île Perrot;

- La partie nord-ouest de la ville, comprenant entre autres l'île Claude, et le chapelet d'îles à l'exutoire du chenal Proulx, détient la plus importante superficie de milieux humides. La valeur écologique de ces milieux humides passe d'élévée à très élevée selon le Plan de gestion et de conservation des milieux naturels de la Ville de L'Île-Perrot;
- Un important regroupement de marais et de marécages est situé à proximité de la baie de l'île Perrot et du parc des Générations toujours selon le Plan de gestion et de conservation des milieux naturels;
- Une tourbière ainsi qu'une prairie humide se localisent de manière limitrophe à l'autoroute 20;
- Une pinède est présente à l'ouest de la rue des Colibris;
- Dans le secteur du chenal Proulx, on retrouve une espèce floristique, la lézardelle penchée, qui est caractérisée comme une espèce menacée et vulnérable.

Le plan des milieux naturels identifie les principaux éléments ayant une valeur écologique reconnue tels les aires écologiques privées, les habitats fauniques et floristiques, les sanctuaires de pêches, les milieux humides et les écosystèmes forestiers exceptionnels (EFE).

De plus, le Plan de gestion et de conservation des milieux naturels de la ville de L'Île-Perrot a notamment établi une valeur écologique pour chaque complexe de milieux humides sur le territoire, à l'aide d'un indice de qualité des habitats (IQH) reconnue permettant de mesurer la capacité d'un milieu humide à accomplir ses fonctions écologiques.

Au terme de l'analyse, deux secteurs d'intérêt ressortent comme étant prioritaires au niveau de la conservation :

1. Le secteur boisé à l'ouest des voies ferrées, lequel comprend deux importants complexes de milieux humides situés en bordure du lac des Deux-Montagnes et des populations d'espèces floristiques à statut précaire. L'intégrité des milieux naturels et la nature encore peu fragmentée du paysage qui les entoure sont aussi des éléments à considérer pour ce secteur.
2. Le complexe de milieux humides (identifié MH13), situé au nord du parc des Générations et ayant obtenu un IQH de valeur élevée.

Il faut préciser qu'une « faible valeur écologique n'indique pas qu'un milieu est sans intérêt et qu'il peut être automatiquement sacrifié » (selon le Plan de gestion et de conservation des milieux naturels, 2014), mais qu'un tel milieu présente une valeur écologique moindre par rapport aux autres sur le territoire.

Par ailleurs, si on inclut tout le couvert forestier existant, l'ensemble des milieux naturels compte pour 20,7 % de la superficie terrestre de la ville. Toutefois, seuls les milieux humides, l'archipel des îles au nord-ouest de la ville, ainsi que le couvert forestier de la Réserve Molson bénéficient de certaines mesures de conservation et comptent pour 16,5 % de la partie immergée de L'Île-Perrot.

Tableau 11. Superficie des milieux naturels d'intérêt bénéficiant de mesures de protection

TYPE	SUPERFICIE (ha)	PORTION DE LA VILLE (%)
Milieu naturel protégé	89,8	16,5
Milieu naturel non protégé	23,1	4,2
Milieu construit ou sans milieu naturel	432,9	79,3
TOTAL	545,8	100

Tableau 12. Liste des écosystèmes forestiers exceptionnels

Les aires écologiques privées	
La réserve naturelle Molson	Appartenant à l'université McGill, cette réserve est située dans les municipalités de Terrasse-Vaudreuil et L'Île-Perrot, au nord de la voie ferrée du CP et en bordure du lac des Deux Montagnes. Elle comprend une forêt diversifiée et mature, renfermant plusieurs plantes rares, vulnérables ou menacées, de même que deux EFE.
EFE no 362	
Nom du site : Îles Claude et Perrot	Type d'EFE : rare-refuge
Groupement végétal : érablière argentée à chêne bicolore	
Tenure : privée	Type de protection : université
Superficie : 27 ha	Nom de l'aire protégée : Université McGill
EFE no 547	
Nom du site : Îles Dowker et Madore	Type d'EFE : rare-refuge
Groupement végétal : érablière à caryer cordiforme	
Tenure : privée	Type de protection : université
Superficie : 11 ha	Nom de l'aire protégée : Université McGill

Source : Schéma d'aménagement et de développement révisé, MRC Vaudreuil-Soulanges

2.11 LES CONTRAINTES NATURELLES ET ANTHROPIQUES

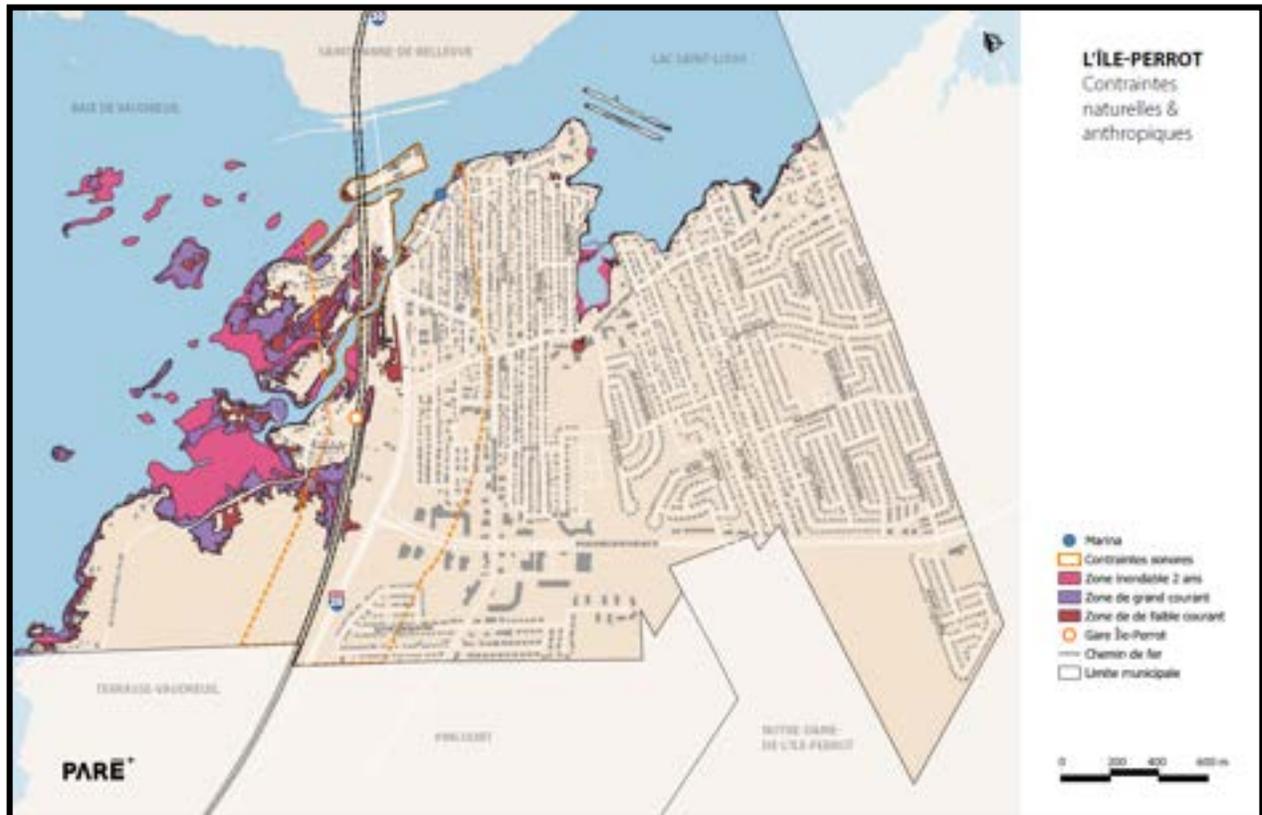


Figure 25.

2.11.1 Les contraintes naturelles

Pour faire suite aux inondations majeures survenues au printemps 2017 et 2019, le gouvernement provincial a adopté un régime transitoire visant à encadrer les activités en fonction de leur impact sur l'environnement et plus spécifiquement dans les milieux humides et hydriques. En soi, les règlements provinciaux visent à préserver la sécurité des personnes et des biens. Il serait complexe et peu utile de venir superposer toutes autres mesures ou normes pouvant s'appliquer en l'espèce. À moins que le gouvernement n'offre ou n'impose aux municipalités d'adopter un cadre réglementaire, il est de mise de s'en remettre aux règlements provinciaux et aux paliers gouvernementaux supérieurs.

La plaine inondable correspond :

1. Aux zones inondables déterminées par les cotes de crues de récurrence de 20 ans et de 100 ans qui sont identifiées à la carte 11.1 du Schéma d'aménagement et de développement révisé, 3^e génération (SADR3);
2. À la zone identifiée par la carte 31H5-100-0301 du ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles du Québec pour une partie de L'Île-Perrot. En cas de contradiction, la zone identifiée à cette carte a préséance sur les cotes de crues;
3. Aux zones de crues 2 ans, 20 ans et 100 ans pour les municipalités incluses à l'intérieur du territoire de la CMM. En cas de contradiction, les cotes de crues ont préséance sur ces zones.



Figure 26. Cote d'inondation. Source : Carte 11.1, Schéma d'aménagement et de développement révisé, MRC Vaudeuil-Soulanges

Environ 20 % de la superficie totale du territoire de la Ville compte des zones inondables d'intensité variée, soit des zones inondables de grand courant (récurrence 0-2 ans et 0-20 ans) ou des zones inondables de faible courant (récurrence 20-100 ans). Elles concernent principalement les portions situées au nord-ouest de la voie ferrée ainsi que l'archipel d'îles qui composent la ville, mais également toutes les rives touchant au lac Saint-Louis. La construction à ces endroits est limitée.

À ce jour, les seules dérogations approuvées dans la zone de grand courant d'une plaine inondable sont les suivantes :

1. L'usage résidentiel est autorisé dans la partie est de l'île Bellevue Sud sur les lots 3 027 944 et 3 027 945 sur le territoire de la ville de L'Île-Perrot;
2. L'agrandissement de l'usine de filtration en eau potable sur les lots 1 577 996 et 1 578 855 sur le territoire de la ville de L'Île-Perrot.

Pour tous ouvrages, constructions et travaux étant susceptibles de modifier le régime hydrique, de nuire à la libre circulation des eaux en période de crue, de perturber les habitats fauniques ou floristiques ou de mettre en péril la sécurité des personnes et des biens à l'intérieur de la plaine inondable, un permis ou un certificat doit être exigé.

Un relevé d'arpentage doit être soumis avec la demande de permis ou de certificat. Ce relevé doit être effectué par un arpenteur-géomètre et inclure minimalement les éléments suivants :

1. Les limites du terrain;
2. La localisation et l'élévation des points géodésiques, donc ceux de l'emplacement des constructions, des ouvrages ou des travaux projetés;
3. Le tracé des limites des zones inondables de grand et de faible courant de la plaine inondable;
4. La localisation des bâtiments et des ouvrages existants, incluant les installations septiques et les installations de prélèvement d'eau (puits);
5. Les voies de circulation existantes.

Les relevés doivent être effectués sur le niveau naturel du terrain, sans remblai. Si le terrain a été remblayé, le niveau du remblai pourra être utilisé s'il est démontré que celui-ci a été effectué avant la date de l'entrée en vigueur du premier règlement municipal interdisant les nouvelles constructions et les remblais à cet emplacement en raison de son caractère inondable.

Lorsqu'il y a présence de remblai dans les zones de grand et de faible courant de la plaine inondable, avant d'autoriser toute construction sur ce remblai, les municipalités doivent exiger les documents

nécessaires. Différents moyens peuvent être utilisés : expertise de sol (ex. : carottage), preuve photographique, facteurs de camionnage, certificat d'arpentage, permis de construction, etc.

Les constructions, les ouvrages et les travaux relatifs aux activités d'aménagement forestier, dont la réalisation est assujettie à la Loi sur les forêts et à ses règlements d'application, et les activités agricoles réalisées sans remblai ni déblai ne sont pas sujettes à une autorisation au préalable.

La ville compte plusieurs milieux humides, notamment sur l'île Claude et l'ouest de l'île Perrot. Des marécages, marais, prairies humides et tourbières sont présents et répartis de manière variable sur l'ensemble du territoire. Il est important de noter qu'aucune dérogation mineure ne peut être accordée dans une zone où l'occupation du sol est soumise à des contraintes particulières pour des raisons de sécurité publique.

2.11.2 Les contraintes anthropiques

2.11.2.1 Bruit

Le bruit routier est considéré à titre de contrainte majeure pour les citoyens habitant en bordure ou à proximité des grands axes routiers du réseau supérieur. L'emprise de l'autoroute 20 et des voies ferrées représente une contrainte majeure identifiée au schéma d'aménagement révisé et au règlement modificateur en raison du corridor de bruit routier et ferroviaire généré. Il s'agit d'une zone établie de part et d'autre des emprises, où le bruit est perceptible. Pour le ministère des Transports du Québec, le niveau critique du bruit à l'extérieur ne devrait pas dépasser 55 dBA, norme qui est généralement reconnue comme un niveau acceptable dans les zones sensibles, soit les zones résidentielles, institutionnelles et récréatives. De plus, selon le SADR3, en plus du niveau sonore mesuré à l'extérieur du bâtiment, un niveau sonore de 40 dBA Leq sur une période de 24 heures ou moins, à l'intérieur des bâtiments. Il est certain que des mesures complémentaires afin d'assurer un niveau sonore acceptable, tels l'aménagement intérieur des habitations, les mesures d'insonorisation et les techniques de construction durables, les aménagements extérieurs seraient bénéfiques pour le confort des occupants.

Tableau 13. Position des isophones situés aux abords du réseau routier et dont la vitesse affichée est supérieure à 50 km/h

Tronçon routier	Localisation		Numéro de section (MTMDQ)	DJME	Isophone (en mètre) *
	de	à			
A-20	Boul. de l'Île	Boul. Don-Quichotte	2007300	42 000	262 m
A-20	Boul. Don-Quichotte	Boul. Perrot	2007500	49 000	289 m
A-20	Boul. Perrot	Bretelle venant du Grand Boulevard	2007900	56 000	314 m
A-20	Bretelle venant du Grand Boulevard	Boul. des Anciens-Combattants (sortie 39)	2008000	57 000	317 m

*La position de l'isophone (mètre) se calcule à partir du centre de la route.

Source : Schéma d'aménagement et de développement révisé, 3^e génération (SADR3)

2.11.2.2 Dispositions relatives à la protection des eaux souterraines

Les changements climatiques ainsi que l'urbanisation demandent de réviser les méthodes de gestion des eaux de pluies municipales, de la même manière que l'augmentation de la population augmente la pression sur la demande en eau potable et sur les égouts sanitaires. Ainsi, la Ville a réalisé en 2024 une étude sur l'état de ses infrastructures. Comme le rapport est à venir, il va de soi que les recommandations qui seront formulées feront partie des pistes de solution.

En parallèle, afin d'assurer la disponibilité de l'eau, les actions concrètes suivantes devront être mises en place :

1. Prohiber l'exploitation des sources d'eau souterraine à des fins commerciales (ex. : eau embouteillée);
2. Intégrer les aires de protection selon les catégories d'installations de prélèvement d'eau, comme prescrit par le RPEP;
3. Régir les usages et les constructions en tenant compte de la localisation des installations de prélèvement d'eau dont l'aire de protection chevauche la limite d'un territoire municipal.

Tableau 14. INSTALLATION DE PRÉLÈVEMENT D'EAU SOUTERRAINE ET DE SURFACE ALIMENTANT PLUS DE 20 PERSONNES

Numéro de la composante	Type d'exploitant	Provenance de l'eau	Usages desservis	Installation intermunicipale
X0009381-1	Ville de L'Île-Perrot	Lac Saint-Louis	Multiplés	Non

Source : Schéma d'aménagement et de développement révisé, MRC Vaudeuil-Soulanges

2.11.2.3 Terrains contaminés

On dénombre 12 sites contaminés et souillés au niveau du sol ou dans l'eau souterraine. Seulement 3 de ces terrains sont identifiés comme ayant été réhabilités. Des hydrocarbures légers et pétroliers ainsi que des huiles usées figurent sur la liste des produits chimiques présents sur ces sites. Le tableau suivant contient les informations spécifiques à ces terrains :

Ces renseignements préliminaires sont ceux qui ont été fournis à l'attention de Ministère avant le 30 janvier 2024.
Municipalité : L'Île-Perrot
MRC : Vaudeuil-Soulanges

N° de dossier # 1	Adresse	Municipalité	Nature des contaminants		État de la contamination (par le nombre de sites souillés et/ou contaminés) (par MRC & intermunicipales) (par)	Date de création ou date de mise à jour # 2
			Sur sol	Sous		
1241	1241, 1242, 1243, 1244, 1245, 1246, 1247, 1248, 1249, 1250, 1251, 1252, 1253, 1254, 1255, 1256, 1257, 1258, 1259, 1260, 1261, 1262, 1263, 1264, 1265, 1266, 1267, 1268, 1269, 1270, 1271, 1272, 1273, 1274, 1275, 1276, 1277, 1278, 1279, 1280, 1281, 1282, 1283, 1284, 1285, 1286, 1287, 1288, 1289, 1290, 1291, 1292, 1293, 1294, 1295, 1296, 1297, 1298, 1299, 1300, 1301, 1302, 1303, 1304, 1305, 1306, 1307, 1308, 1309, 1310, 1311, 1312, 1313, 1314, 1315, 1316, 1317, 1318, 1319, 1320, 1321, 1322, 1323, 1324, 1325, 1326, 1327, 1328, 1329, 1330, 1331, 1332, 1333, 1334, 1335, 1336, 1337, 1338, 1339, 1340, 1341, 1342, 1343, 1344, 1345, 1346, 1347, 1348, 1349, 1350, 1351, 1352, 1353, 1354, 1355, 1356, 1357, 1358, 1359, 1360, 1361, 1362, 1363, 1364, 1365, 1366, 1367, 1368, 1369, 1370, 1371, 1372, 1373, 1374, 1375, 1376, 1377, 1378, 1379, 1380, 1381, 1382, 1383, 1384, 1385, 1386, 1387, 1388, 1389, 1390, 1391, 1392, 1393, 1394, 1395, 1396, 1397, 1398, 1399, 1400, 1401, 1402, 1403, 1404, 1405, 1406, 1407, 1408, 1409, 1410, 1411, 1412, 1413, 1414, 1415, 1416, 1417, 1418, 1419, 1420, 1421, 1422, 1423, 1424, 1425, 1426, 1427, 1428, 1429, 1430, 1431, 1432, 1433, 1434, 1435, 1436, 1437, 1438, 1439, 1440, 1441, 1442, 1443, 1444, 1445, 1446, 1447, 1448, 1449, 1450, 1451, 1452, 1453, 1454, 1455, 1456, 1457, 1458, 1459, 1460, 1461, 1462, 1463, 1464, 1465, 1466, 1467, 1468, 1469, 1470, 1471, 1472, 1473, 1474, 1475, 1476, 1477, 1478, 1479, 1480, 1481, 1482, 1483, 1484, 1485, 1486, 1487, 1488, 1489, 1490, 1491, 1492, 1493, 1494, 1495, 1496, 1497, 1498, 1499, 1500, 1501, 1502, 1503, 1504, 1505, 1506, 1507, 1508, 1509, 1510, 1511, 1512, 1513, 1514, 1515, 1516, 1517, 1518, 1519, 1520, 1521, 1522, 1523, 1524, 1525, 1526, 1527, 1528, 1529, 1530, 1531, 1532, 1533, 1534, 1535, 1536, 1537, 1538, 1539, 1540, 1541, 1542, 1543, 1544, 1545, 1546, 1547, 1548, 1549, 1550, 1551, 1552, 1553, 1554, 1555, 1556, 1557, 1558, 1559, 1560, 1561, 1562, 1563, 1564, 1565, 1566, 1567, 1568, 1569, 1570, 1571, 1572, 1573, 1574, 1575, 1576, 1577, 1578, 1579, 1580, 1581, 1582, 1583, 1584, 1585, 1586, 1587, 1588, 1589, 1590, 1591, 1592, 1593, 1594, 1595, 1596, 1597, 1598, 1599, 1600, 1601, 1602, 1603, 1604, 1605, 1606, 1607, 1608, 1609, 1610, 1611, 1612, 1613, 1614, 1615, 1616, 1617, 1618, 1619, 1620, 1621, 1622, 1623, 1624, 1625, 1626, 1627, 1628, 1629, 1630, 1631, 1632, 1633, 1634, 1635, 1636, 1637, 1638, 1639, 1640, 1641, 1642, 1643, 1644, 1645, 1646, 1647, 1648, 1649, 1650, 1651, 1652, 1653, 1654, 1655, 1656, 1657, 1658, 1659, 1660, 1661, 1662, 1663, 1664, 1665, 1666, 1667, 1668, 1669, 1670, 1671, 1672, 1673, 1674, 1675, 1676, 1677, 1678, 1679, 1680, 1681, 1682, 1683, 1684, 1685, 1686, 1687, 1688, 1689, 1690, 1691, 1692, 1693, 1694, 1695, 1696, 1697, 1698, 1699, 1700, 1701, 1702, 1703, 1704, 1705, 1706, 1707, 1708, 1709, 1710, 1711, 1712, 1713, 1714, 1715, 1716, 1717, 1718, 1719, 1720, 1721, 1722, 1723, 1724, 1725, 1726, 1727, 1728, 1729, 1730, 1731, 1732, 1733, 1734, 1735, 1736, 1737, 1738, 1739, 1740, 1741, 1742, 1743, 1744, 1745, 1746, 1747, 1748, 1749, 1750, 1751, 1752, 1753, 1754, 1755, 1756, 1757, 1758, 1759, 1760, 1761, 1762, 1763, 1764, 1765, 1766, 1767, 1768, 1769, 1770, 1771, 1772, 1773, 1774, 1775, 1776, 1777, 1778, 1779, 1780, 1781, 1782, 1783, 1784, 1785, 1786, 1787, 1788, 1789, 1790, 1791, 1792, 1793, 1794, 1795, 1796, 1797, 1798, 1799, 1800, 1801, 1802, 1803, 1804, 1805, 1806, 1807, 1808, 1809, 1810, 1811, 1812, 1813, 1814, 1815, 1816, 1817, 1818, 1819, 1820, 1821, 1822, 1823, 1824, 1825, 1826, 1827, 1828, 1829, 1830, 1831, 1832, 1833, 1834, 1835, 1836, 1837, 1838, 1839, 1840, 1841, 1842, 1843, 1844, 1845, 1846, 1847, 1848, 1849, 1850, 1851, 1852, 1853, 1854, 1855, 1856, 1857, 1858, 1859, 1860, 1861, 1862, 1863, 1864, 1865, 1866, 1867, 1868, 1869, 1870, 1871, 1872, 1873, 1874, 1875, 1876, 1877, 1878, 1879, 1880, 1881, 1882, 1883, 1884, 1885, 1886, 1887, 1888, 1889, 1890, 1891, 1892, 1893, 1894, 1895, 1896, 1897, 1898, 1899, 1900, 1901, 1902, 1903, 1904, 1905, 1906, 1907, 1908, 1909, 1910, 1911, 1912, 1913, 1914, 1915, 1916, 1917, 1918, 1919, 1920, 1921, 1922, 1923, 1924, 1925, 1926, 1927, 1928, 1929, 1930, 1931, 1932, 1933, 1934, 1935, 1936, 1937, 1938, 1939, 1940, 1941, 1942, 1943, 1944, 1945, 1946, 1947, 1948, 1949, 1950, 1951, 1952, 1953, 1954, 1955, 1956, 1957, 1958, 1959, 1960, 1961, 1962, 1963, 1964, 1965, 1966, 1967, 1968, 1969, 1970, 1971, 1972, 1973, 1974, 1975, 1976, 1977, 1978, 1979, 1980, 1981, 1982, 1983, 1984, 1985, 1986, 1987, 1988, 1989, 1990, 1991, 1992, 1993, 1994, 1995, 1996, 1997, 1998, 1999, 2000, 2001, 2002, 2003, 2004, 2005, 2006, 2007, 2008, 2009, 2010, 2011, 2012, 2013, 2014, 2015, 2016, 2017, 2018, 2019, 2020, 2021, 2022, 2023, 2024, 2025, 2026, 2027, 2028, 2029, 2030, 2031, 2032, 2033, 2034, 2035, 2036, 2037, 2038, 2039, 2040, 2041, 2042, 2043, 2044, 2045, 2046, 2047, 2048, 2049, 2050, 2051, 2052, 2053, 2054, 2055, 2056, 2057, 2058, 2059, 2060, 2061, 2062, 2063, 2064, 2065, 2066, 2067, 2068, 2069, 2070, 2071, 2072, 2073, 2074, 2075, 2076, 2077, 2078, 2079, 2080, 2081, 2082, 2083, 2084, 2085, 2086, 2087, 2088, 2089, 2090, 2091, 2092, 2093, 2094, 2095, 2096, 2097, 2098, 2099, 2100, 2101, 2102, 2103, 2104, 2105, 2106, 2107, 2108, 2109, 2110, 2111, 2112, 2113, 2114, 2115, 2116, 2117, 2118, 2119, 2120, 2121, 2122, 2123, 2124, 2125, 2126, 2127, 2128, 2129, 2130, 2131, 2132, 2133, 2134, 2135, 2136, 2137, 2138, 2139, 2140, 2141, 2142, 2143, 2144, 2145, 2146, 2147, 2148, 2149, 2150, 2151, 2152, 2153, 2154, 2155, 2156, 2157, 2158, 2159, 2160, 2161, 2162, 2163, 2164, 2165, 2166, 2167, 2168, 2169, 2170, 2171, 2172, 2173, 2174, 2175, 2176, 2177, 2178, 2179, 2180, 2181, 2182, 2183, 2184, 2185, 2186, 2187, 2188, 2189, 2190, 2191, 2192, 2193, 2194, 2195, 2196, 2197, 2198, 2199, 2200, 2201, 2202, 2203, 2204, 2205, 2206, 2207, 2208, 2209, 2210, 2211, 2212, 2213, 2214, 2215, 2216, 2217, 2218, 2219, 2220, 2221, 2222, 2223, 2224, 2225, 2226, 2227, 2228, 2229, 2230, 2231, 2232, 2233, 2234, 2235, 2236, 2237, 2238, 2239, 2240, 2241, 2242, 2243, 2244, 2245, 2246, 2247, 2248, 2249, 2250, 2251, 2252, 2253, 2254, 2255, 2256, 2257, 2258, 2259, 2260, 2261, 2262, 2263, 2264, 2265, 2266, 2267, 2268, 2269, 2270, 2271, 2272, 2273, 2274, 2275, 2276, 2277, 2278, 2279, 2280, 2281, 2282, 2283, 2284, 2285, 2286, 2287, 2288, 2289, 2290, 2291, 2292, 2293, 2294, 2295, 2296, 2297, 2298, 2299, 2300, 2301, 2302, 2303, 2304, 2305, 2306, 2307, 2308, 2309, 2310, 2311, 2312, 2313, 2314, 2315, 2316, 2317, 2318, 2319, 2320, 2321, 2322, 2323, 2324, 2325, 2326, 2327, 2328, 2329, 2330, 2331, 2332, 2333, 2334, 2335, 2336, 2337, 2338, 2339, 2340, 2341, 2342, 2343, 2344, 2345, 2346, 2347, 2348, 2349, 2350, 2351, 2352, 2353, 2354, 2355, 2356, 2357, 2358, 2359, 2360, 2361, 2362, 2363, 2364, 2365, 2366, 2367, 2368, 2369, 2370, 2371, 2372, 2373, 2374, 2375, 2376, 2377, 2378, 2379, 2380, 2381, 2382, 2383, 2384, 2385, 2386, 2387, 2388, 2389, 2390, 2391, 2392, 2393, 2394, 2395, 2396, 2397, 2398, 2399, 2400, 2401, 2402, 2403, 2404, 2405, 2406, 2407, 2408, 2409, 2410, 2411, 2412, 2413, 2414, 2415, 2416, 2417, 2418, 2419, 2420, 2421, 2422, 2423, 2424, 2425, 2426, 2427, 2428, 2429, 2430, 2431, 2432, 2433, 2434, 2435, 2436, 2437, 2438, 2439, 2440, 2441, 2442, 2443, 2444, 2445, 2446, 2447, 2448, 2449, 2450, 2451, 2452, 2453, 2454, 2455, 2456, 2457, 2458, 2459, 2460, 2461, 2462, 2463, 2464, 2465, 2466, 2467, 2468, 2469, 2470, 2471, 2472, 2473, 2474, 2475, 2476, 2477, 2478, 2479, 2480, 2481, 2482, 2483, 2484, 2485, 2486, 2487, 2488, 2489, 2490, 2491, 2492, 2493, 2494, 2495, 2496, 2497, 2498, 2499, 2500, 2501, 2502, 2503, 2504, 2505, 2506, 2507, 2508, 2509, 2510, 2511, 2512, 2513, 2514, 2515, 2516, 2517, 2518, 2519, 2520, 2521, 2522, 2523, 2524, 2525, 2526, 2527, 2528, 2529, 2530, 2531, 2532, 2533, 2534, 2535, 2536, 2537, 2538, 2539, 2540, 2541, 2542, 2543, 2544, 2545, 2546, 2547, 2548, 2549, 2550, 2551, 2552, 2553, 2554, 2555, 2556, 2557, 2558, 2559, 2560, 2561, 2562, 2563, 2564, 2565, 2566, 2567, 2568, 2569, 2570, 2571, 2572, 2573, 2574, 2575, 2576, 2577, 2578, 2579, 2580, 2581, 2582, 2583, 2584, 2585, 2586, 2587, 2588, 2589, 2590, 2591, 2592, 2593, 2594, 2595, 2596, 2597, 2598, 2599, 2600, 2601, 2602, 2603, 2604, 2605, 2606, 2607, 2608, 2609, 2610, 2611, 2612, 2613, 2614, 2615, 2616, 2617, 2618, 2619, 2620, 2621, 2622, 2623, 2624, 2625, 2626, 2627, 2628, 2629, 2630, 2631, 2632, 2633, 2634, 2635, 2636, 2637, 2638, 2639, 2640, 2641, 2642, 2643, 2644, 2645, 2646, 2647, 2648, 2649, 2650, 2651, 2652, 2653, 2654, 2655, 2656, 2657, 2658, 2659, 2660, 2661, 2662, 2663, 2664, 2665, 2666, 2667, 2668, 2669, 2670, 2671, 2672, 2673, 2674, 2675, 2676, 2677, 2678, 2679, 2680, 2681, 2682, 2683, 2684, 2685, 2686, 2687, 2688, 2689, 2690, 2691, 2692, 2693, 2694, 2695, 2696, 2697, 2698, 2699, 2700, 2701, 2702, 2703, 2704, 2705, 2706, 2707, 2708, 2709, 2710, 2711, 2712, 2713, 2714, 2715, 2716, 2717, 2718, 2719, 2720, 2721, 2722, 2723, 2724, 2725, 2726, 2727, 2728, 2729, 2730, 2731, 2732, 2733, 2734, 2735, 2736, 2737, 2738, 2739, 2740, 2741, 2742, 2743, 2744, 2745, 2746, 2747, 2748, 2749, 2750, 2751, 2752, 2753, 2754, 2755, 2756, 2757, 2758, 2759, 2760, 2761, 2762, 2763, 2764, 2765, 2766, 2767, 2768, 2769, 2770, 2771, 2772, 2773, 2774, 2775, 2776, 2777, 2778, 2779, 2780, 2781, 2782, 2783, 2784, 2785, 2786, 2787, 2788, 2789, 2790, 2791, 2792, 2793, 2794, 2795, 2796, 2797, 2798, 2799, 2800, 2801, 2802, 2803, 2804, 2805, 2806, 2807, 2808, 2809, 2810, 2811, 2812, 2813, 2814, 2815, 2816, 2817, 2818, 2819, 2820, 2821, 2822, 2823, 2824, 2825, 2826, 2827, 2828, 2829, 2830, 2831, 2832, 2833, 2834, 2835, 2836, 2837, 2838, 2839, 2840, 2841, 2842, 2843, 2844, 2845, 2846, 2847, 2848, 2849, 2850, 2851, 2852, 2853, 2854, 2855, 2856, 2857, 2858, 2859, 2860, 2861, 2862, 2863, 2864, 2865, 2866, 2867, 2868, 2869, 2870, 2871, 2872, 2873, 2874, 2875, 2876, 2877, 2878, 2879, 2880, 2881, 2882, 2883, 2884, 2885, 2886, 2887, 2888, 2889, 2890, 2891, 2892, 2893, 2894, 2895, 2896, 2897, 2898, 2899, 2900, 2901, 2902, 2903, 2904, 2905, 2906, 2907, 2908, 2909, 2910, 2911, 2912, 2913, 2914, 2915, 2916, 2917, 2918, 2919, 2920, 2921, 2922, 2923, 2924, 2925, 2926, 2927, 2928, 2929, 2930, 2931, 2932, 2933, 2934, 2935, 2936, 2937, 2938, 2939, 2940, 2941, 2942, 2943, 2944, 2945, 2946, 2947, 2948, 2949, 2950, 2951, 2952, 2953, 2954, 2955, 2956, 2957, 2958, 2959, 2960, 2961, 2962, 2963, 2964, 2965, 2966, 2967, 2968, 2969, 2970, 2971, 2972, 2973, 2974, 2975, 2976, 2977, 2978, 2979, 2980, 2981, 2982, 2983, 2984, 2985, 2986, 2987, 2988, 2989, 2990, 2991, 2992, 2993, 2994, 2995, 2996, 2997, 2998, 2999, 3000, 3001, 3002, 3003, 3004, 3005, 3006, 3007, 3008, 3009, 3010, 3011, 3012, 3013, 3014, 3015, 3016, 3017, 3018, 3019, 3020, 3021, 3022, 3023, 3024, 3025, 3026, 3027, 3028, 3029, 3030, 3031, 3032, 3033, 3034, 3035, 3036, 3037, 3038, 3039, 3040, 3041, 3042, 3043, 3044, 3045, 3046, 3047, 3048, 3049, 3050, 3051, 3052, 3053, 3054, 3055, 3056, 3057, 3058, 3059, 3060, 3061, 3062, 3063, 3064, 3065, 3066, 3067, 3068, 3069, 3070, 3071, 3072, 3073, 3074, 3075, 3076, 3077, 3078, 3079, 3080, 3081, 3082, 3083, 3084, 3085, 3086, 3087, 3088, 3089, 3090, 3091, 3092, 3093, 3094, 3095, 3096, 3097, 30					

Tableau 15. Liste des terrains contaminés. Source : ministère de l'Environnement du Québec, <https://www.environnement.gouv.qc.ca/sol/terrains/terrains-contamines/resultats.asp>, 2024

Un site de dépôt de neiges usées est actuellement présent au sud de la Ville. Ce site constitue une nuisance pour le voisinage en raison de la circulation lourde et le bruit qui est généré par le déchargement des camions. Une relocalisation de ce site est prévue par les autorités municipales.

Tableau 16. Immeuble, ouvrage ou activité présentant des risques pour la santé et la sécurité publiques

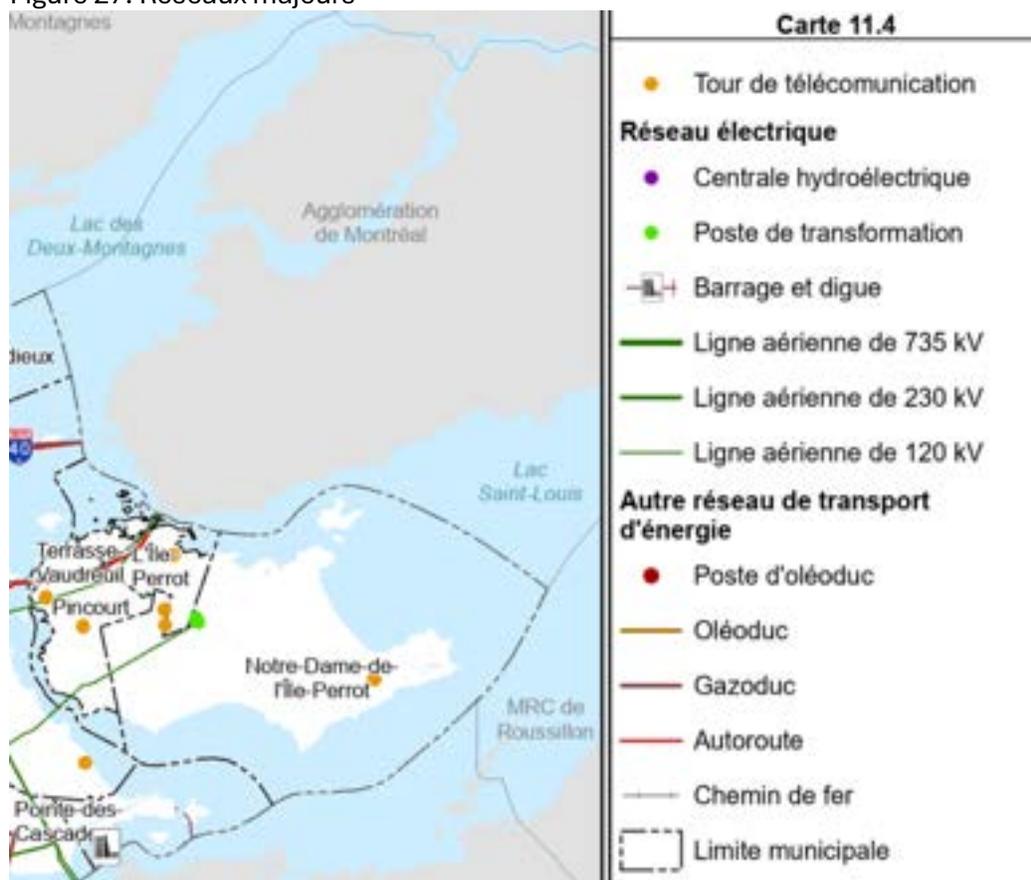
Description	Localisation
Lieu d'élimination de la neige (Autorisé par le MELCC)	Lot 5 890 390

Source : Tableau 121, SADR3, MRC Vaudreuil-Soulanges

2.11.2.4 Électricité et autres réseaux de transport d'énergie

Un poste d'Hydro-Québec, le poste de L'Île-Perrot à 120-25 kV ainsi qu'une ligne de transport d'énergie de 120 kV d'Hydro-Québec desservant 5839 clients traverse le secteur résidentiel des rues Ranger, des Émeraudes, des Opales et des Saphirs pour suivre ensuite le tracé de l'autoroute 20 vers l'est à partir du boulevard Don-Quichotte. La carte ci-après illustre l'ensemble des contraintes identifiées. Les zones inondables sont présentées sous forme de zone par couleur en fonction de la force des courants.

Figure 27. Réseaux majeurs



Source : carte 11.4 « Les réseaux majeurs », Schéma d'aménagement et de développement révisé, MRC Vaudreuil-Soulanges

3. L'ÉNONCÉ DE VISION

Le chapitre suivant présentera l'énoncé de vision de la Ville pour les 10 prochaines années. Cet énoncé de vision constitue en quelque sorte un « idéal » de ce que souhaite devenir une collectivité au terme d'un horizon de planification déterminé.

3.1 L'ÎLE-PERROT EN 2035...

En 2035, la Ville de L'Île-Perrot est une véritable collectivité urbaine et festive qui a su se renouveler de façon durable et intelligente en misant sur sa localisation privilégiée aux portes de l'île de Montréal, sur l'accueil de nouveaux ménages, son engagement envers la famille, la qualité de ses installations pour les différents modes de transport actif et collectif, ainsi que sur la grande beauté du paysage riverain.

En adéquation avec les piliers de la vision inscrite à sa planification stratégique, la Ville offre un territoire attractif, se préoccupe constamment de la protection et de la mise en valeur de l'environnement et s'avère innovante en priorisant la coopération.

LES PARTICULARITÉS DU TERRITOIRE ET SON HISTOIRE

En 2035, le caractère insulaire de la ville constitue la plus grande fierté des Perrotois. Ayant toujours fait partie intégrante de son histoire, l'eau constitue une particularité indéniable de la Ville. Les résidents se sont réappropriés les rivages et s'identifient davantage à cette insularité.

L'HABITAT ET LES MILIEUX DE VIE

En 2035, en raison de sa proximité avec Montréal, L'Île-Perrot est idéale pour l'accueil de nouveaux résidents souhaitant bénéficier des atouts de la métropole et, à la fois, d'un cadre de vie axé vers la nature et la proximité de l'eau. La Ville attire donc de nouveaux ménages diversifiés à la recherche d'un milieu de vie complet, encadré par la nature et connecté au réseau de transport collectif métropolitain.

LES ÉLÉMENTS PATRIMONIAUX ET PAYSAGERS D'INTÉRÊT

En 2035, les quartiers offrent un paysage verdoyant grâce à l'aménagement soigné des rues et des propriétés privées. Les nouveaux développements, quant à eux, se distinguent par leur faible empreinte écologique et leur intégration en respectant l'environnement bâti.

TRANSPORT ET MOBILITÉ

En 2035, des réseaux piétonniers et cyclables sécuritaires desservent l'ensemble du territoire de sorte que les modes actifs représentent un moyen de déplacement quotidien pour de nombreux citoyens. Les aménagements réalisés desservent les principaux lieux de destination, notamment le centre-ville et la gare, favorisant ainsi les modes de déplacements actifs, durables et sécuritaires, aussi bien à l'échelle locale que métropolitaine.

DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

En 2035, la ville constitue une destination commerciale qui attire de petites à moyennes entreprises, séduites notamment par son accessibilité par les différents modes de transport. Le secteur centre s'est métamorphosé en un pôle dynamique, animé et diversifié regroupant une vaste gamme de commerces et services répondant aux besoins de tous les citoyens, les visiteurs et les travailleurs (commerces de proximité, restaurants, etc.).

Le boulevard Don-Quichotte concentre, quant à lui, les commerces de moyenne à grande surface, attirant une clientèle d'ordre régionale.

LES GRANDS ÉQUIPEMENTS PUBLICS ET CULTURELS

En 2035, tirant parti de la présence de la gare de train, la Ville poursuit sa croissance en se renouvelant par la consolidation de son secteur Centre. C'est un véritable quartier animé regroupant les principaux équipements institutionnels et communautaires de la ville. Son dynamisme ainsi que la qualité de ses aménagements publics et privés en font un lieu invitant qui incite à la promenade.

LES PARCS ET ESPACES VERTS AMÉNAGÉS

En 2035, la grande qualité des parcs crée une atmosphère unique, où les Perrotois bénéficient d'un cadre de vie d'exception. L'eau est omniprésente dans la vie des Perrotois qui fréquentent régulièrement les parcs et belvédères riverains et profitent de fenêtres visuelles qui parsèment les berges. Ils profitent également de points d'accès publics aménagés pour la pratique d'activités nautiques (bateau, kayak, pêche et baignade) et hivernales (patinoire et pêche sur glace).

LES MILIEUX NATURELS ET DE HAUTE VALEUR ÉCOLOGIQUE

En 2035, les milieux naturels d'intérêt (tels que les milieux humides et hydriques) sont protégés et mis en valeur tout en assurant leur intégrité (ex. : sentiers d'interprétation) via un ensemble de pratiques qui préserve la biodiversité, le rétablissement d'espèces ou le maintien de services écologiques au bénéfice des générations actuelles et futures.

LES CONTRAINTES NATURELLES ET ANTHROPIQUES

En 2035, la gestion ainsi que la prévention des risques naturels et anthropiques constituent un créneau municipal, de concert avec les autorités régionales et provinciales, visant à limiter les risques liés aux aléas climatiques, le tout avec résilience. La gestion du développement urbain se réalise en misant sur la compatibilité des fonctions, de manière à assurer la sécurité de la population.

PROTECTION ET DISPONIBILITÉ DES RESSOURCES EN EAU

En 2035, la protection des ressources en eau assure sa disponibilité pour les générations à venir. Une gestion intégrée du développement et des infrastructures fait en sorte que leur planification est intimement liée et concertée.

3.2 LES ORIENTATIONS DE DÉVELOPPEMENT

La mise à jour du présent plan d'urbanisme s'inscrit notamment dans un contexte de concordance au schéma d'aménagement et de développement révisé de 3^e génération de la MRC Vaudreuil-Soulanges. De plus, il permet une mise à jour du portrait du territoire perrotois ainsi que des orientations de développement.

C'est donc dans ce contexte que s'inscrit le présent plan d'urbanisme. Il se veut être le principal véhicule qui permettra la concrétisation des aspirations de la collectivité tout en veillant à la planification cohérente de la ville. Pour ce faire, cette section a pour but de présenter les principaux enjeux en matière d'aménagement et de développement pour les 10 prochaines années.

En support à ces enjeux, les grandes orientations de développement ont été identifiées et ont pour finalité de supporter l'énoncé de vision stratégique.

Enfin, des tableaux détaillent des objectifs et des moyens de mise en œuvre pour chaque orientation de développement proposée. Noter que les moyens de mise en œuvre se divisent selon trois sous-

groupes, dépendamment de leur nature, soit les politiques, les interventions ou des mesures d'ordre réglementaire.

3.2.1 Les particularités du territoire et son histoire

En plus de son caractère insulaire, le positionnement géographique de la ville, à proximité d'un axe structurant de transport et à la porte d'entrée de l'île de Montréal, a un effet direct sur son attractivité. En effet, outre son accessibilité optimale, cette localisation stratégique a toujours permis à la Ville de disposer d'une excellente visibilité notamment au point de vue commercial puisqu'elle bénéficie de plusieurs kilomètres de vitrine autoroutière. Malgré ce positionnement, aucun parc industriel voué à la logistique ne peut être autorisé sur le territoire de la Ville puisque cette dernière ne se situe pas dans le Corridor de Commerce Ontario-Québec.

Par ailleurs, certains types d'usages commerciaux et industriels à potentiel de nuisances et pouvant affecter la qualité des milieux de vie sont prohibés sur l'ensemble du territoire de la Ville. À titre de référence, les usages suivants sont spécifiquement prohibés :

2013	Usine d'équarrissage et autres usines où l'on traite les matières animales, à l'exception d'un abattoir ou d'une usine de transformation de la viande, de la volaille ou du poisson
20191	Entrepôt de peaux crues
2051	Meunerie et minoterie
2092	Industrie d'alcools destinés à la consommation (sauf les microbrasseries et les distilleries artisanales)
2310	Tannerie
29191	Usine de recyclage de papier
3399	Chandellerie utilisant le suif ou autre dérivé animal
34591	Cimetière d'automobiles et cours de ferraille
362	Industrie du ciment
364	Industrie de produits en béton
365	Industrie du béton préparé
3711	Industrie de produits pétroliers raffinés
382	Industrie de produits chimiques d'usage agricole
383	Industrie du plastique et de résines synthétiques
385	Industrie de peinture, de teinture et de vernis
388	Industrie de produits chimiques d'usage industriel
3893	Industrie d'explosifs, de détonateurs pour explosifs et de dispositifs explosifs
6378	Centre de transfert ou d'entreposage de déchets dangereux
63791	Élévateur à grain
812	Production animale
851	Extraction du minerai
8543	Extraction du sable et du gravier

Dans cette perspective, outre les efforts à mettre en place afin de renforcer l'attractivité des portes d'entrée du territoire, le réaménagement de l'autoroute 20 constitue une opportunité pour la ville de mettre en valeur ses pleins potentiels. Il demeure que l'information sur ce réaménagement est difficilement disponible et ne donne que très peu de précision.

Ainsi, les principaux enjeux perrotois en lien avec les spécificités et le positionnement de son territoire sont :

- La mobilisation des différentes parties prenantes, dont la communauté d'affaires et le milieu communautaire, et le développement d'un sentiment d'appartenance plus fort;
- La planification pour l'optimisation du territoire en tenant compte des contraintes naturelles et anthropiques, mais aussi des infrastructures (égout, aqueduc, transport, etc.), en protégeant l'environnement et en favorisant l'adaptation aux changements climatiques;
- La sécurité routière et la circulation de transit élevée;
- L'efficacité du réseau de transport en commun et le sous-développement du réseau de transport actif;
- Le développement des infrastructures municipales en sports et loisirs;
- Le dynamisme du secteur Centre;
- Le manque de logements de différentes gammes répondant aux besoins de la population;
- La mise en valeur des portes d'entrée et des paysages identitaires et plus spécifiquement les paysages insulaires;
- L'amélioration de la visibilité du territoire ainsi que son attractivité et le renforcement du positionnement de la Ville au niveau régional et métropolitain.

ORIENTATION 1

Définir une identité propre à la Ville, notamment par la création d'une nouvelle signature visuelle en tenant compte du dynamisme et de son caractère insulaire.

DÉFINIR UNE IDENTITÉ PROPRE À LA VILLE	
OBJECTIF	MOYENS DE MISE EN ŒUVRE
Définir une identité propre à la Ville, notamment en mettant en valeur les éléments identitaires	Élaborer un plan directeur d'architecture de paysage pour les entrées de ville afin de prévoir des interventions appropriées (concept d'enrochement, plantation et gestion des eaux pluviales)
	Définir une signature cohérente touchant l'affichage toponymique, la culture et l'art, que l'aménagement des entrées de ville et des parcs riverains pour affirmer le dynamisme de la Ville
	Décréter un secteur spécifique « d'entrée de Ville » principale à même le PPU du secteur Centre ou ailleurs, et se doter de moyens de mise en valeur suivants des principes durables
	Concevoir et mettre en œuvre une opération de mise en valeur en collaboration avec le ministère des Transports et de la Mobilité durable du Québec
Favoriser la création de lieux de destination	Rester ouvert aux projets innovants pouvant bien servir le caractère identitaire

3.2.2 L'habitat et les milieux de vie

La Ville subit une augmentation de sa population qui s'effectue toutefois timidement d'année en année. Ainsi, la Ville de L'Île-Perrot se doit également de profiter de cette affluence de nouveaux ménages pour se doter d'une vision de développement cohérente pour les accueillir.

Par ailleurs, l'amélioration de la qualité et de l'apparence du cadre bâti vieillissant constitue notamment un enjeu qui exerce une influence sur l'attractivité de la ville et sur la qualité de vie des

résidents. Ainsi, considérant l'âge avancé de plusieurs propriétés des quartiers anciens, les propriétaires doivent poursuivre leur effort d'entretien et de rénovation. À cet effet, on observe plusieurs démolitions / reconstructions dans les quartiers résidentiels.

De plus, l'offre résidentielle est principalement caractérisée par les constructions résidentielles unifamiliales et les appartements et immeubles de moins de cinq étages. Tout en préservant et en entretenant son offre en habitations unifamiliales, une diversification de la typologie de l'offre résidentielle contribuera à élargir l'offre avec une variété de logements multifamiliaux. De plus, la Ville est appelée à densifier certains secteurs de son territoire en lien avec la présence d'une aire TOD et de corridor métropolitain de circulation. La Ville pourra saisir l'opportunité offerte par le redéveloppement pour densifier graduellement son territoire, tout en diversifiant sa typologie résidentielle et en optimisant ses terrains.

Enfin, les principaux enjeux en lien avec la population et l'habitat sont :

- La progression du rythme de la croissance de la population sur un territoire compact;
- La rétention des ménages permanents et l'attraction de nouveaux ménages;
- L'augmentation d'une offre résidentielle de qualité, adaptée aux besoins des nouveaux ménages;
- L'amélioration de la qualité de vie des quartiers;
- La revitalisation et la rénovation du cadre bâti dans certains secteurs.

ORIENTATION 1

Améliorer l'aspect général des quartiers, notamment par un développement / redéveloppement en respect avec leur identité propre et en favorisant l'utilisation des transports actifs et collectifs.

AMÉLIORER L'ASPECT GÉNÉRAL DES QUARTIERS	
OBJECTIFS	MOYENS DE MISE EN ŒUVRE
Développer les quartiers en respect avec le caractère insulaire et chacun des secteurs	Réviser le règlement de zonage afin d'opter pour des marges et des volumétries permettant les percées visuelles sur les plans d'eau
	Réviser les règlements d'urbanisme afin qu'ils correspondent bien à la vision de développement du territoire
Poursuivre le contrôle et la gestion rigoureuse des nuisances	Créer des outils de communication pour faciliter la compréhension des règlements par les citoyens
	Adopter un règlement sur l'entretien des bâtiments
	Assurer une plus grande présence sur le territoire
Promouvoir les principes d'aménagement et de construction durables des milieux de vie	Réviser les normes de stationnement dans un but d'optimisation et de diminution des espaces pavés
	Soutenir certaines initiatives d'agriculture urbaine le cas échéant
	Permettre les moyens visant une gestion intégrée des eaux de ruissellement et des eaux de pluie
	Sensibiliser les citoyens et les promoteurs aux pratiques d'aménagement et de construction durables
	Promouvoir des méthodes innovantes en matière de développement durable
	Poursuivre la mise en œuvre du plan de gestion des matières résiduelles de concert avec la MRC Vaudreuil-Soulanges

ORIENTATION 2

Créer des milieux de vie complets, harmonieux, invitants et sécuritaires.

CRÉER DES MILIEUX DE VIE COMPLETS ET HARMONIEUX	
OBJECTIFS	MOYENS DE MISE EN ŒUVRE
Favoriser la mixité des usages compatibles	Lorsque compatible avec le milieu d'insertion, encourager la mixité des fonctions commerciales et résidentielles afin de créer des milieux de vie complets et dynamiques
	Prévoir des mesures d'atténuation du bruit par un écran sonore, un talus, un design urbain ou des composantes architecturales du bâtiment susceptibles de réduire les nuisances sonores
	Utiliser les techniques réglementaires pour favoriser la diversification des commerces et des services en fonction de la hiérarchie des espaces en complémentarité avec les objectifs de développement du secteur Centre
Favoriser l'arrivée de nouveaux résidents	Favoriser la construction d'habitations variées et accessibles économiquement selon les besoins de la population actuelle et à venir
Bonifier l'offre résidentielle	Permettre la densification de secteurs identifiés en adaptant les dispositions du règlement de zonage
Limiter les nuisances pouvant être occasionnées par la cohabitation de certains usages	Poursuivre l'application du règlement sur les usages conditionnels (avec liste d'usages autorisés) afin d'améliorer la cohabitation d'usages et de limiter l'implantation d'usages contraignants
	Interdire les usages para-industriels et commerciaux lourds dans les quartiers résidentiels
	Maintenir la disposition au règlement de zonage visant à améliorer l'interface (ajout d'une zone tampon) entre les usages contraignants et les usages résidentiels, en plus de régir l'insalubrité et le bruit
Diversifier la qualité architecturale	Encourager les concours d'idées lors de projet de développement de même que l'autopromotion immobilière
	Moduler les normes architecturales par secteur et évaluer la pertinence d'assujettir l'ensemble du territoire au règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale
Soutenir le développement des activités pour une offre globale sur le territoire	Poursuivre le développement de liens entre les milieux de vie par des circuits ou liens actifs (cyclables et piétonniers) et ce, de manière cohérente et concertée avec le plan de mobilité durable et les municipalités limitrophes
	Travailler avec les intervenants concernés pour la promotion du territoire à titre de lieu de destination récréotouristique

3.2.3 Les éléments patrimoniaux et paysagers

La Ville bénéficie d'un noyau patrimonial regroupant certains éléments d'intérêt, dont des habitations présentant une architecture de qualité. Bien que certains aient disparu, ces bâtiments agissent à titre de témoins représentatifs des époques et courants ayant marqué l'histoire et le paysage de la ville. Le territoire de L'Île-Perrot est également doté d'un paysage insulaire

remarquable en raison des lacs des Deux-Montagnes et Saint-Louis qui le borde. Faisant partie intégrante d'un archipel, des percées visuelles ainsi que plusieurs accès à l'eau constituent des atouts indéniables à préserver et à valoriser. Toutefois, l'accès au lac est moins aisé dans certains secteurs puisque la majorité des terrains riverains sont privés et construits. Ainsi, la continuité de la réappropriation des berges, l'amélioration de leur accessibilité et la valorisation de celles-ci sont prioritaires pour la Ville. Cela devra néanmoins tenir compte de la capacité budgétaire de la Ville.

Dans cette optique, les principaux enjeux en lien avec les éléments patrimoniaux et les paysages sont :

- La mise en valeur et la préservation du cadre bâti et de l'histoire d'un noyau patrimonial;
- La prise en compte des percées visuelles dans le cadre de développement ou redéveloppement des rives;
- La mise en valeur des bâtiments patrimoniaux en fonction de la hiérarchisation de leur valeur et de leur état de conservation.

ORIENTATION 1

Protéger le patrimoine bâti, notamment par la préservation de l'intégrité architecturale et historique des bâtiments d'intérêt.

PROTÉGER LE PATRIMOINE BÂTI	
OBJECTIFS	MOYENS DE MISE EN ŒUVRE
Préserver l'intégrité architecturale et historique des bâtiments d'intérêt	Adopter des normes aux règlements de lotissement et de zonage reflétant le cadre bâti identitaire à même le noyau patrimonial (dimension des lots, marges avant, pente de toit, etc.)
	Revitaliser les corridors, les artères et les noyaux commerciaux en conservant leurs caractéristiques et leurs valeurs patrimoniales (cadre bâti, paysage urbain, organisation spatiale)
	Assurer à la réglementation d'urbanisme l'adaptation du patrimoine bâti aux nouveaux besoins en fonction d'usages afin d'éviter leur démolition ou une transformation susceptible de mettre en péril toute valeur patrimoniale
	Modifier les règlements sur les PIIA et sur la démolition afin d'établir des niveaux portant sur la valeur patrimoniale d'un bâtiment et les critères en conséquence
Mettre en valeur le cadre bâti et l'histoire du noyau patrimonial	Favoriser la connaissance de ce noyau et son histoire par une signalisation ou un système d'identification
	Favoriser le recyclage des bâtiments institutionnels et religieux menacés de vente ou de fermeture et les bâtiments ayant une valeur patrimoniale avec des usages compatibles
	Évaluer l'opportunité d'identifier des bâtiments et des sites pouvant obtenir un statut officiel en vertu de la Loi sur le patrimoine culturel
	Minimalement à l'aide d'un règlement sur les PIIA, introduire des objectifs et des critères afin d'assurer la mise en valeur des éléments suivants du patrimoine bâti et culturel

Protéger les composantes du patrimoine bâti et culturel	Appliquer, dans la mesure du possible, les principes de l'archéologie préventive
	Sensibiliser les propriétaires à la protection du patrimoine par la réalisation de programmes, de guides et autres outils à la restauration

ORIENTATION 2

Mettre en valeur les paysages identitaires et préserver leur intégrité.

PRÉSERVER L'INTÉGRITÉ DES PAYSAGES IDENTITAIRES	
OBJECTIFS	MOYENS DE MISE EN ŒUVRE
Mettre en valeur les paysages riverains	Identifier et définir les paysages perrotois
	Adapter les dispositions réglementaires pour protéger les percées visuelles d'intérêt
	Modifier le règlement sur les PIIA afin de mettre à jour les secteurs d'application du règlement qui mettent en valeur les paysages perrotois
	Planifier, lorsque possible, des espaces permettant l'établissement de lieux publics riverains et pouvant s'opérer par l'acquisition graduelle de terrains
	Lorsque possible et abordable, favoriser l'enfouissement des réseaux de distribution et des équipements connexes lors de projets de développement ou de réaménagement dans des milieux paysagers sensibles
Améliorer les outils de planification qui considèrent les particularités identitaires	Inclure des dispositions réglementaires adaptées pour chacun des contextes pour en préserver l'intégrité

3.2.4 Transport et mobilité

Le territoire de L'Île-Perrot bénéficie d'un positionnement stratégique optimal grâce à sa proximité de l'île de Montréal, mais également à la présence sur son territoire de l'autoroute 20 et du train de banlieue qui la relie à la métropole. Cependant, la configuration actuelle de l'autoroute 20 cause d'importantes problématiques en termes de fluidité de circulation et de sécurité des déplacements. De plus, outre les mouvements pendulaires, les pôles de déplacements (principaux et secondaires) présents sur le territoire engendrent également un impact significatif sur cette congestion.

Ainsi, afin de remédier à cette situation, la Ville a poursuivi ses interventions auprès des acteurs concernés en matière de transport en commun. Outre la présence de la gare de train et du stationnement incitatif, le nombre de pistes cyclables ainsi que les trajets d'autobus ont été optimisés afin d'offrir une alternative aux résidents en matière de transport, mais surtout afin de diminuer les problématiques de congestion et de sécurité.

D'autre part, la mauvaise cohabitation des modes de transport cause encore plusieurs accidents annuellement. La Ville entend donc assurer la sécurité des déplacements actifs sur l'ensemble de son territoire en mettant en œuvre des dispositifs efficaces.

En réponse au besoin de planifier le réseau de transport sur un horizon de 15 ans, puisque le territoire est dans le périmètre urbain et bâti comprenant des bâtiments datant de différentes époques, une des façons d'optimiser l'occupation du sol devra passer par le redéveloppement de certains secteurs. Dans cette optique, les flux de circulation anticipés demeurent élevés. Le boulevard Don-Quichotte et le Grand Boulevard connectent à l'autoroute 20 et sont par conséquent très sollicités, même par la circulation pouvant provenir des usagers des municipalités limitrophes. De plus, il est envisagé d'ajouter une voie vers l'autoroute 20, sur la portion du boulevard Perrot qui se retrouve entre le Grand Boulevard et l'autoroute 20, afin d'ajouter une nouvelle sortie vers l'autoroute et d'éviter que les automobilistes empruntent les voies locales pour se rendre vers l'autoroute.

Également, l'autoroute 20, qui est surtout aménagée en boulevard urbain avec ses feux de circulation ayant une grande incidence sur la fluidité du trafic, est de la responsabilité du ministère des Transports et de la Mobilité durable du Québec. Par conséquent, la Ville presse le gouvernement à prendre position en proposant un réaménagement de l'autoroute du Souvenir qui permettra d'en diminuer la congestion aux heures de pointe tout en assurant la sécurité des différentes catégories d'usagers (dont ceux en déplacements actifs et collectifs) et surtout, sans nuire au développement de la Ville.

Ainsi, les principaux enjeux en lien avec les transports et la mobilité sont :

- La diminution de la congestion routière sur les artères principales;
- L'amélioration de la sécurité des déplacements;
- L'amélioration de la gestion de l'intermodalité sur le réseau viaire;
- L'optimisation de la performance du réseau de transport collectif et actif;
- Le renforcement du rôle de la gare dans le positionnement de la ville à l'échelle métropolitaine.

ORIENTATION 1

Développer l'intermodalité.

DÉVELOPPER L'INTERMODALITÉ	
OBJECTIFS	MOYENS DE MISE EN ŒUVRE
Créer un pôle intermodal aux abords de la gare de train de banlieue	Assurer qu'un éventuel réaménagement de l'autoroute 20 (MTMDQ) soit planifié de concert avec le projet de la gare et intégré aux outils de planification de la Ville
	Participer à une révision des trajets de l'ARTM et d'EXO dans le but d'optimiser la desserte en transport en commun par autobus dans les quartiers résidentiels et pour les travailleurs du boulevard Don-Quichotte
Encourager la mobilité active en la rendant conviviale et sécuritaire	Améliorer la sécurité des traverses piétonnes aux intersections du secteur Centre et à proximité des trois écoles en intégrant le Centre de services scolaires concernés
	Veiller à assurer un éclairage approprié des grands parcs extérieurs et du réseau de mobilité active
	Faciliter l'accès aux pôles générateurs de déplacement par des moyens alternatifs
	Créer un réseau « piétonnier et cyclable » entre les différents quartiers pour favoriser les liaisons autres que par l'automobile
Favoriser et sécuriser l'accès à la gare de train	Optimiser le réseau de pistes cyclables et de trottoirs par des investissements liés au programme d'immobilisation de la Ville

Optimiser les infrastructures de transport	Assurer une cohérence entre les interventions liées à l'entretien et l'optimisation des artères
	Prévoir des dispositions aux règlements de zonage et de lotissement qui permettront la planification cohérente d'infrastructures (ex. piste cyclable, supports à vélo) favorisant l'intermodalité entre la gare projetée et les pôles structurants
Favoriser la mobilité active et les aménagements de type POD (<i>Pedestrian Oriented Development</i>)	Pour les nouveaux développements commerciaux, publics et résidentiels, lorsque l'espace le permet, prévoir les emprises nécessaires à la mobilité active
	Évaluer la possibilité d'aménager de nouveaux sentiers par l'entremise des cessions de terrains
Encadrer les aménagements et les constructions aux abords du réseau routier supérieur	Porter une attention particulière à la qualité architecturale des bâtiments, la dissimulation des quais de chargement, l'aménagement paysager et l'affichage dans une optique de préservation des paysages et de sécurité routière en limitant les situations où une dérogation mineure peut être accordée
	Interdire les dérogations mineures pour l'installation de panneaux-réclame, d'enseignes et d'affiches dans le corridor de l'autoroute 20.

3.2.5 Développement économique

La ville de L'Île-Perrot dispose d'un important potentiel de diversité commerciale réparti sur le territoire selon différents sites aux vocations distinctes sur le territoire. La Ville s'est d'ailleurs dotée d'un Programme (ou plan) particulier d'urbanisme spécifique au secteur Centre dont les effets commencent à se faire ressentir sur la définition de son identité commerciale. À la suite de la pandémie de 2020, beaucoup d'efforts ont été mis à rebâtir et réunir la communauté d'affaires. Dans les prochaines années, le Grand Boulevard pourrait être refait également, ce qui changerait substantiellement son apparence et son ambiance.

Toutefois, il importe que la Ville continue ses efforts en ce sens afin de, notamment, faire rayonner davantage le cœur de la ville et le doter d'une offre commerciale de proximité concurrentielle. De plus, bien que le territoire bénéficie d'une importante vitrine autoroutière, celle-ci est peu attrayante. En effet, les abords de l'autoroute 20, du côté sud, et de la 1^{re} Avenue sont occupés par des commerces de moyenne superficie où l'entreposage extérieur est autorisé. Plusieurs bâtiments aux abords de l'autoroute ont manqué d'entretien à travers les années, et n'offrent peut-être pas la vitrine souhaitée pour la Ville. De plus, plusieurs vides interstitiels sans aménagement paysager entre les bâtiments sont également visibles de la voie publique.

La Ville entend donc assurer la mise en valeur de la vitrine en établissant une signature distinctive et améliorer le caractère d'ambiance de certains axes routiers avec des aménagements de qualité, en lien notamment avec le Programme (plan) particulier d'urbanisme du secteur Centre. De plus, constituant le pôle d'emplois le plus important de la ville, l'axe commercial Don-Quichotte, occupé par plusieurs commerces de grandes surfaces, demeure sous l'influence des pôles commerciaux de l'ouest de l'île et Vaudreuil-Dorion. Depuis quelques années, une augmentation du nombre de locaux vacants et de fuites commerciales en témoigne, une tendance qui est définitivement à renverser par la consolidation, la diversification et l'attractivité de ces milieux.

Les principaux enjeux en lien avec les commerces sont :

- Le repositionnement stratégique du secteur Centre et du boulevard Don-Quichotte;
- L'attractivité, la diversification et la compétitivité des pôles d'emplois à l'échelle régionale;
- L'optimisation des espaces vacants disponibles à des fins commerciales;
- La consolidation et la restructuration de l'activité commerciale aux abords de l'autoroute 20.

ORIENTATION 1

Renforcer la structure économique, notamment en améliorant la compétitivité du territoire, par le développement d'une économie forte.

RENFORCER LA STRUCTURE ÉCONOMIQUE	
OBJECTIFS	MOYENS DE MISE EN ŒUVRE
Stimuler l'économie en développant des stratégies de développement économique pour améliorer la compétitivité	Modifier la réglementation pour favoriser l'arrivée de nouvelles entreprises afin de diversifier les domaines d'emplois en plus de favoriser le développement de nouveaux créneaux
	Solliciter l'aide du DEV ou établir une stratégie claire qui nous permettrait d'attirer davantage de commerces en complémentarité à l'offre existante
	Développer le tourisme, les activités récréatives et culturelles via un « plan de développement communautaire, économique, social et culturel »
	Consolider le pôle commercial Don-Quichotte en complémentarité avec les autres secteurs et selon sa vocation
Diversifier l'activité commerciale de manière adaptée à chacun des secteurs	Limiter les usages en lien avec les concessionnaires automobiles à un tronçon du boulevard Don-Quichotte à l'ouest du Grand Boulevard
	Favoriser l'implantation de commerces de proximité dans le secteur Centre répondant aux besoins locaux tout en attirant une clientèle de passage
	Évaluer la possibilité de fournir une aide financière aux commerçants des secteurs assujettis
	Améliorer le marketing afin d'attirer de nouveaux commerçants
	Utiliser les techniques réglementaires pour favoriser la diversification des commerces et des services en fonction de la hiérarchie des espaces
	Favoriser la mixité des activités et des usages, notamment pour animer l'espace en continu
	Normer le cadre bâti et les espaces extérieurs par des pratiques d'aménagement et de construction durables tout en favorisant l'animation et le dynamisme des secteurs visés
	Favoriser l'accès aux transports actifs, collectifs et en commun
	Encourager l'intégration de l'agriculture urbaine commerciale et récréative

3.2.6 Les grands équipements publics et culturels

À la suite des nombreux efforts réalisés par les autorités municipales, le territoire de L'Île-Perrot est maintenant doté d'un véritable pôle civique animé.

En effet, un regroupement de bâtiments institutionnels se localise aux abords du boulevard Perrot et ces derniers ont pour effet de dynamiser tout le secteur. Toutefois, aucun équipement culturel d'envergure n'est présent sur le territoire. La Ville est également bien desservie en termes d'équipements de santé, notamment pour les personnes âgées.

Ainsi, contribuant à la qualité des milieux de vie, la Ville entend améliorer l'offre et l'accessibilité des équipements à la population. Bien que les équipements et les services publics et gouvernementaux de portée régionale ne soient pas autorisés sur le territoire de la Ville, ceux à portée supralocale planifiés dans des secteurs d'affinité seront autorisés dans les règlements d'urbanisme.

La localisation optimale des équipements liés à la santé, à l'éducation, la culture et aux sports devra prioriser une accessibilité aux transports collectifs et actifs. À ce titre, la venue de nouveaux établissements d'enseignement secondaire et postsecondaire est encouragée, le tout selon les besoins des centres de services scolaires ou des autorités concernées. Il demeure que les espaces actuellement disponibles sont limités, mais certains sites pourraient se voir requalifiés, si leur implantation sur le territoire devenait nécessaire.

Afin de limiter l'implantation de nouvelles tours de télécommunication, si une demande à cet effet devait être déposée, l'insertion de cet équipement devrait tenir compte des composantes patrimoniales et paysagères. On pourrait notamment favoriser leur implantation à proximité d'un équipement comparable.

Les principaux enjeux en lien avec les grands équipements publics et culturels sont :

- L'identification des besoins et des attentes des résidents afin de mettre en place et d'offrir des équipements, des infrastructures contribuant au maintien de la population actuelle et future;
- L'absence d'équipements culturels à rayonnement;
- L'accessibilité aux différents équipements;
- Le manque de lien entre les différents équipements.

ORIENTATION 1

Faire du secteur Centre un lieu distinctif et attractif, en affirmant sa centralité afin de rayonner davantage à l'échelle locale et régionale.

FAIRE DU SECTEUR CENTRE UN LIEU DISTINCTIF ET ATTRACTIF	
OBJECTIFS	MOYENS DE MISE EN ŒUVRE
Améliorer les équipements collectifs	Favoriser l'implantation d'équipement collectif pouvant accueillir des événements de plus fort rayonnement et pouvant soutenir l'animation de l'espace public à l'intérieure des limites de l'aire TOD
	Poursuivre le déploiement d'une signalisation distinctive en lien avec la stratégie de communication du plan particulier d'urbanisme
Réaliser des aménagements dans le domaine public	Laisser davantage de place aux piétons et aux déplacements sécuritaires
	Intégrer des aménagements et des œuvres d'art aux abords du domaine public lorsque la situation s'y prête

Animer le domaine public	Installer du mobilier urbain distinctif
	Conserver et développer les activités de rayonnement régional tel que VIP en Blues
	Favoriser l'accès à la documentation aux propriétaires souhaitant faire des rénovations ou aux nouveaux investisseurs
Adapter le PIIA du secteur Centre	Implanter une stratégie de développement pour le secteur centre, combinant l'animation, le développement commercial et les différentes interventions sur le domaine public

ORIENTATION 2

Soutenir la famille et les aînés, en proposant un cadre de vie idéal pour les générations actuelles et futures.

SOUTENIR LES FAMILLES ET LES AÎNÉS	
OBJECTIF	MOYEN DE MISE EN ŒUVRE
Donner une place prépondérante à la famille	Poursuivre les objectifs et moyens d'action proposés dans la politique familiale et développer une méthode de <i>monitoring</i> afin d'évaluer leur progression

ORIENTATION 3

Soutenir la venue d'équipements publics et culturels en tentant de favoriser la création d'un environnement sain, actif et sécuritaire.

SOUTENIR LA VENUE D'ÉQUIPEMENTS PUBLICS ET CULTURELS	
OBJECTIFS	MOYENS DE MISE EN ŒUVRE
Intégrer des équipements publics et culturels préconisant des principes d'aménagement durable	Valoriser l'implantation de ces équipements à proximité des transports actifs et collectifs
	Aménager des espaces de stationnement répondant judicieusement aux besoins
	Assurer une gestion intégrée des eaux de ruissellement et de pluie
	Établir un plan directeur des équipements publics et culturels, et des bâtiments municipaux, et y inclure des principes d'aménagement d'accessibilité universelle
Établir un guide de design de rue	
Réduire les nuisances et les gaz à effet de serre pouvant émaner de ces équipements	Préconiser des aménagements et des matériaux s'adaptant aux changements climatiques

3.2.7 Les parcs et espaces verts aménagés

Les nombreux parcs et espaces verts présents sur le territoire perrotois sont le fruit d'un effort collectif de mise en valeur durant les dernières années. La Ville entend donc poursuivre ses efforts en ce sens et continuer à offrir à la population des espaces de qualité.

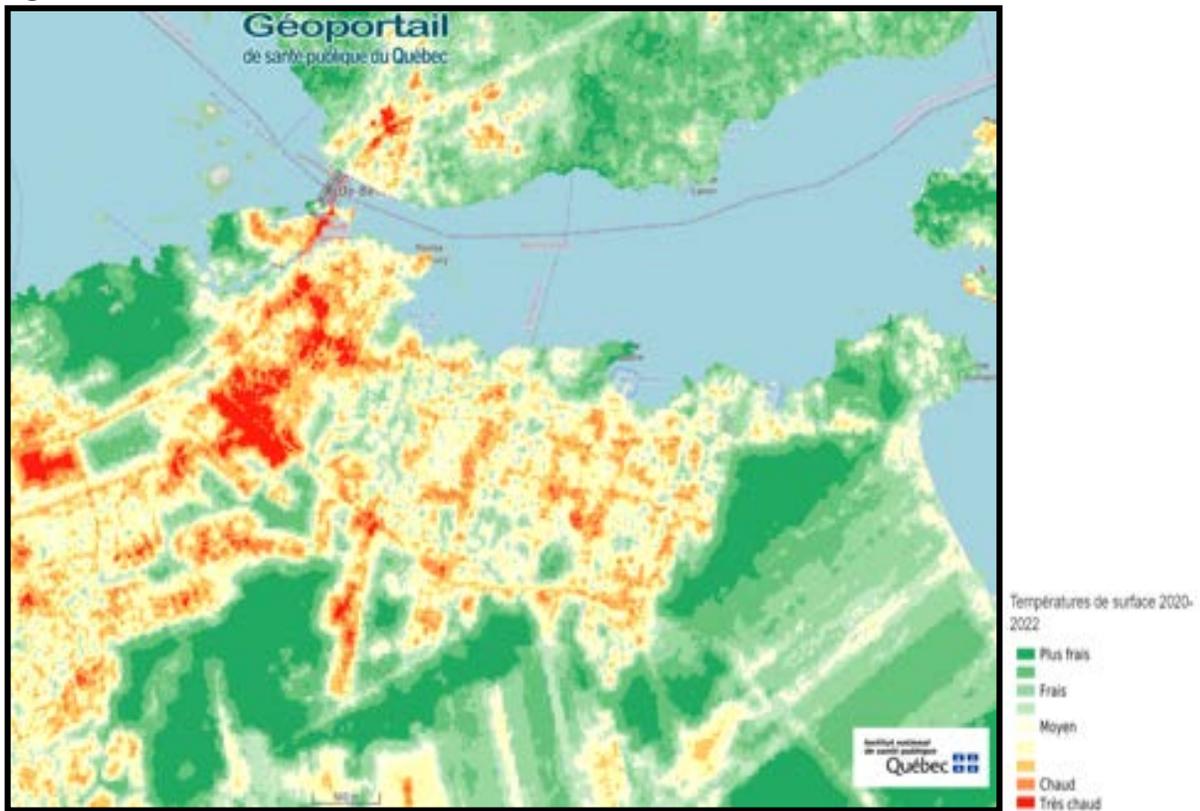
Dans cette perspective, la Ville doit également s'assurer que dans le cadre d'un redéveloppement à proximité des rives, des espaces publics soient prévus afin de garantir un accès à l'eau aux résidents et une réappropriation des berges par la population.

D'autre part, bien que de nombreux arbres matures soient présents dans les quartiers résidentiels plus anciens (sur les terrains privés), des efforts doivent être réalisés en ce qui a trait à la végétalisation des aires de stationnement et en matière d'aménagement paysager des sites commerciaux.

Les principaux enjeux en lien avec les parcs et espaces verts sont :

- Le maintien, l'amélioration et l'adaptation de la desserte auprès de la population en termes de parcs et de terrain de jeux;
- Favoriser le verdissement des espaces minéralisés et l'amélioration de la foresterie urbaine, afin de réduire l'effet des îlots de chaleur;
- La mise en valeur du caractère riverain, la réappropriation des berges par la population de la Ville et une liaison entre ces différents milieux.

Figure 28. Carte des Îlots de chaleur



Source : Géoportail, INSPQ, 2024

ORIENTATION 1

Maintenir l'offre en parcs et espaces verts.

AMÉLIORER L'OFFRE EN PARCS ET ESPACES VERTS	
OBJECTIFS	MOYENS DE MISE EN ŒUVRE
Mettre en valeur les accès aux rives	Renforcer le potentiel des parcs municipaux existants selon les orientations du plan directeur des parcs et espaces verts
	Encourager la cession d'accès publics aux rives lorsque possible
Assurer une desserte en espaces verts et les liens entre eux	Veiller à ce que les parcs disposent d'équipement adéquat
	Relier les espaces publics via un réseau piétonnier et cyclable

ORIENTATION 2

Agir pour diminuer les îlots de chaleur.

DIMINUER LES EFFETS NÉFASTES ÎLOTS DE CHALEUR	
OBJECTIFS	MOYENS DE MISE EN ŒUVRE
Réduire la superficie des aires de stationnement	Favoriser le verdissement des espaces minéralisés en modifiant le ratio minimal de cases de stationnement et/ou l'aménagement afin d'y aménager des îlots de verdure et des solutions alternatives innovantes lors de nouveaux projets
Obliger la plantation et l'aménagement paysager	Modifier le règlement de zonage afin d'exiger, lors de la modification de projets existants et lors de la planification de nouveaux projets résidentiels / commerciaux / mixtes / institutionnels, l'aménagement paysager de la cour avant en favorisant l'infiltration de l'eau par l'utilisation d'un matériau perméable (îlot de plantation)
Sensibiliser la population aux effets des îlots de chaleur	Prévoir des campagnes de sensibilisation ponctuelle présentant les effets néfastes des îlots de chaleur et les mesures pouvant les atténuer

3.2.8 Les milieux naturels et de haute valeur écologique

La ville de L'Île-Perrot se distingue par l'omniprésence d'espaces naturels sur son territoire. La proximité des plans d'eau, la présence de milieux naturels d'intérêt et d'écosystèmes dont la valeur écologique est reconnue ainsi que de la réserve forestière Molson font de la ville un lieu où la nature occupe une place prépondérante. Ainsi, la protection de l'environnement et de son intégrité doit être mise de l'avant.

Les principaux enjeux en lien avec les milieux naturels et de haute valeur écologique sont :

- La protection de la réserve écologique Molson;
- La pérennité et la mise en valeur du couvert forestier et des milieux naturels d'intérêt;
- La préservation de la flore et de la faune rare, vulnérable ou menacée.

ORIENTATION 1

Mettre en valeur l'environnement par la protection des espèces fauniques et floristiques d'intérêt.

METTRE EN VALEUR L'ENVIRONNEMENT	
OBJECTIFS	MOYENS DE MISE EN ŒUVRE
Protéger les espèces animales et végétales fragiles	Implanter un centre d'interprétation de la nature afin de sensibiliser la population à la faune et la flore à protéger
	Interdire toute nouvelle construction dans les milieux humides dont la valeur écologique est élevée selon le plan de conservation réalisé
	Sensibiliser la population aux initiatives de conservations privées

Arrimer le développement aux nouveaux enjeux environnementaux	Intégrer de nouveaux objectifs liés à l'environnement dans les nouveaux projets de développement résidentiel, commercial et public tels que l'efficacité énergétique des bâtiments et la gestion efficace des eaux pluviales
	Intégrer des dispositions réglementaires visant la protection de l'environnement dans le PIIA et le zonage
	Promouvoir l'utilisation et l'intégration de bassins de rétention dans tous nouveaux projets de développement commercial d'envergure pour limiter les impacts négatifs sur la nappe phréatique
	Maintenir au règlement de zonage des dispositions visant la conservation de la végétation existante
	Aménager des liens boisés dans les milieux naturels
	Poursuivre l'acquisition d'information sur les milieux sensibles afin de soutenir la prise de décisions
Mettre en place des pratiques optimales pour la gestion des milieux hydriques, humides et riverains	Mettre en œuvre les plans de conservation des milieux humides dans le cadre de la réglementation d'urbanisme et d'autres outils complémentaires
	Collaborer avec COBAVER-VS à la mise en œuvre du Plan directeur de l'eau
	Poursuivre la promotion et la sensibilisation des citoyens à la revégétalisation et à la protection des rives et du cadre naturel

3.2.9 Les contraintes naturelles et anthropiques

Le territoire de L'Île-Perrot est occupé par des zones inondables d'intensité variée. Elles concernent principalement les portions situées au nord-ouest de la voie ferrée ainsi que l'archipel d'îles qui composent la ville, mais également l'ensemble des rives bordées par le lac Saint-Louis.

En réponse aux grandes inondations survenues en 2017 et 2019 au Québec, le Gouvernement du Québec a adopté un régime transitoire de gestion des milieux hydriques comprenant lesdites zones inondables. Ainsi, la réglementation provinciale a préséance sur tout autre règlement pouvant s'appliquer en l'espèce.

En plus de ces contraintes naturelles, des contraintes anthropiques limitent également le développement du territoire. Dans ce contexte, considérant le peu d'espace disponible à l'intérieur du périmètre urbain, les autorités municipales doivent prévoir une gestion du développement urbain en fonction des risques répertoriés ainsi que des contraintes observées.

Enfin, afin d'assurer la sécurité publique des personnes et des biens, mais également la qualité de vie des résidents, la Ville intègre à ses outils d'urbanisme les contraintes naturelles et anthropiques ainsi que les problématiques liées à la gestion de ces dernières.

À cet effet, s'il est nécessaire, les lignes de distribution d'énergie d'Hydro-Québec sont autorisées sur tout le territoire, mais une évaluation des risques liés à leur présence devra être réalisée en amont. Toutefois, bien qu'il s'agisse également d'une contrainte anthropique, l'implantation de nouvelles tours de télécommunication sur le territoire de la ville devra se faire de manière restreinte.

Les principaux enjeux en lien avec les contraintes naturelles et anthropiques sont :

- L'amélioration de la gestion des risques associés aux zones inondables;
- La conciliation entre les contraintes anthropiques identifiées et la gestion de l'urbanisation.

ORIENTATION 1

Gérer et prévenir les risques en amont.

GÉRER ET PRÉVENIR LES RISQUES EN AMONT	
OBJECTIFS	MOYENS DE MISE EN ŒUVRE
Intégrer les risques naturels et anthropiques aux outils d'urbanisme	Prohiber les usages contraignants à proximité des milieux de vie
	Exiger au zonage une marge de recul minimale de l'emprise de la voie ferroviaire principale
	Limiter l'autorisation d'usages sensibles en bordure du réseau routier supérieur et du chemin de fer
	Participer à l'élaboration d'une planification régionale en sécurité civile
Éviter de dénaturer le paysage	Prévoir des dispositions au zonage qui permettront de régir l'aménagement paysager aux abords des tours de télécommunication

3.2.10 Protection et disponibilité des ressources en eau

La protection et la conservation des sources destinées à l'alimentation en eau potable constituent une préoccupation importante qui doit être intégrée à la planification de l'aménagement et du développement du territoire. La protection et la conservation des sources d'eau potable s'inscrivent dans un contexte de gestion intégrée des ressources. L'approche privilégiée consiste à accompagner et à responsabiliser les clientèles concernées dont, au premier chef, les clientèles municipales.

Les principaux enjeux en lien avec la protection et la disponibilité des ressources en eau sont :

- Reconnaissance que la ressource en eau est précieuse et qu'elle n'est pas inépuisable;
- Limitation des interventions à proximité des sources de captage des eaux.

ORIENTATION 1

Réduire l'empreinte écologique de la Ville.

PROTÉGER ET CONSERVER LES SOURCES DESTINÉES À L'ALIMENTATION EN EAU POTABLE	
OBJECTIFS	MOYENS DE MISE EN ŒUVRE
Préserver la biodiversité et les écosystèmes fragilisés	Mettre en place des activités de sensibilisation de la population aux enjeux environnementaux
	Réaliser un plan de conservation des milieux naturels
Valoriser le patrimoine lié à l'eau et les milieux de vie riverains	Rehausser l'accessibilité visuelle et physique à la ressource « eau », de même que mettre en valeur les nombreux paysages qui enrichissent l'expérience et la qualité de vie
	Participer à la gestion intégrée des ressources en eau par bassin versant
	Protéger les cours d'eau (rives et littoral), les milieux humides et le couvert forestier à l'aide de la réglementation d'urbanisme

3.3 LE CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE

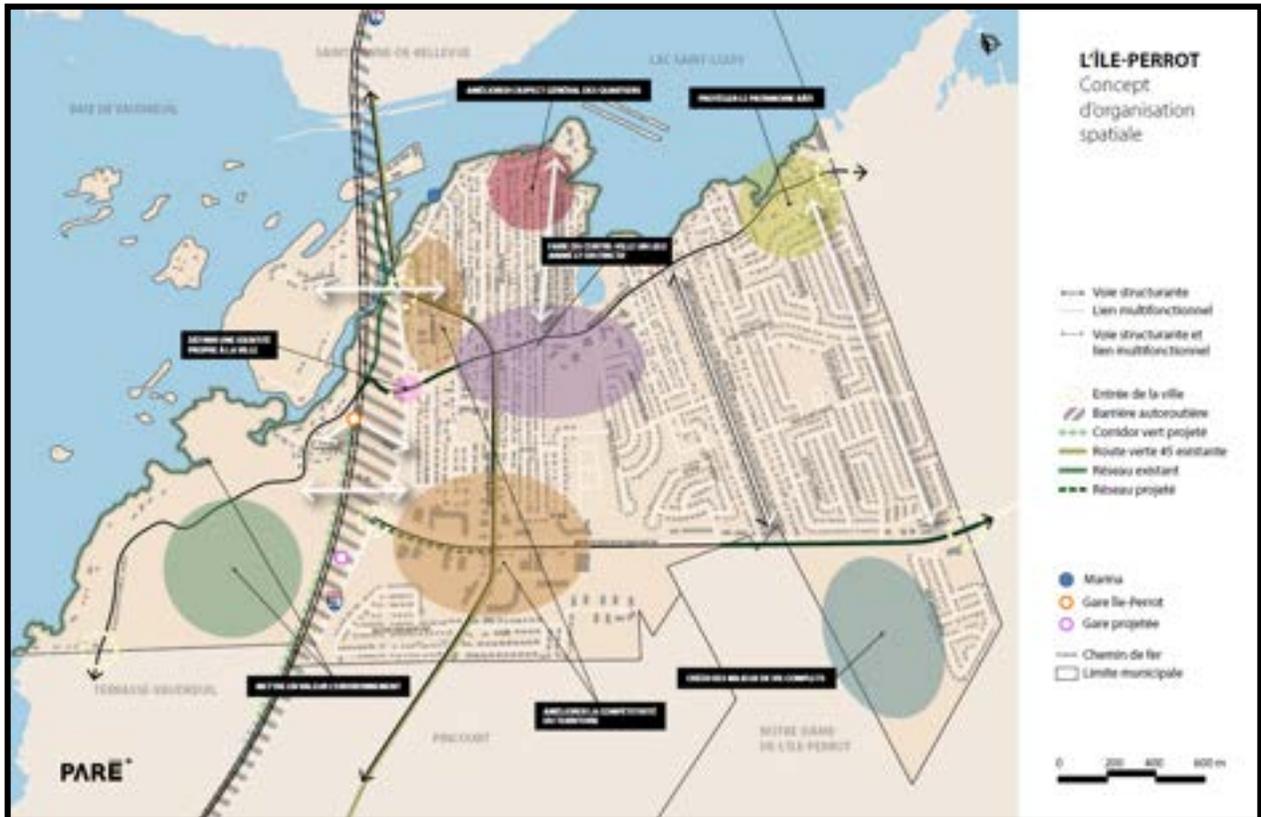


Figure 29.

Le concept d'organisation spatiale illustre les orientations d'aménagement énoncées dans la section précédente. L'objectif du concept d'organisation spatiale est d'illustrer sur un même plan les orientations d'aménagement du territoire pour les 20 prochaines années qui feront de L'Île-Perrot une véritable collectivité durable.

4. LE CADRE DE GESTION

Ce chapitre présente les « aires de paysage », chacune représentant les formes urbaines retrouvées sur le territoire de la ville. Il s'agit d'un cadre de gestion qui permet l'arrimage entre les orientations, les objectifs et les moyens de mise en œuvre présentés dans le chapitre précédent et la réalisation de ces moyens.

4.1 LES AIRES DE PAYSAGE

Ce chapitre fait appel à la notion « d'aire de paysage », soit des secteurs de la Ville qui ont été regroupés selon leurs caractéristiques architecturales et paysagères communes ou encore en raison de leurs singularités. Une analyse typo morphologique sommaire des quartiers a été réalisée. Cette analyse permet une réelle prise en compte des éléments d'intérêt existants et la liaison avec la planification d'ensemble proposée.

Considérant que les « aires de paysage » ont été conçues en 2015, et que le territoire et la réglementation ont évolué, une réflexion s'est imposée quant aux paramètres et aux descriptifs associés à chacune d'elles. Le contenu proposé s'avère davantage en adéquation avec le contexte actuel de même que les aires redéfinies.

À l'échelle du territoire de la Ville de L'Île-Perrot, dix-huit aires de paysage sont identifiées. De ce nombre, sept aires correspondent à des secteurs dotés de caractéristiques visuelles et physiques communes, et ce, disséminés à travers la ville :

- Aire de paysage 1 – Naturelle (P1)
- Aire de paysage 2 – Riveraine et forestière (P2);
- Aire de paysage 3A – Périurbaine faible densité (P3A);
- Aire de paysage 3B – Périurbaine moyenne densité (P3B);
- Aire de paysage 4 – Urbaine moyenne densité (P4);
- Aire de paysage 5 – Urbaine TOD (P5);
- Aire de paysage 6 – Périurbaine forte densité (P6).

Les onze autres aires de paysage se distinguent de celles énoncées précédemment en raison de leur singularité. Étant donné leurs caractéristiques visuelles et physiques uniques à l'échelle de la ville, ces aires de paysage méritent une attention particulière en matière de planification. Chacune d'entre elles est donc identifiée comme un Plan directeur d'aménagement (PDA) :

- PDA – Rue du Boisé;
- PDA – Rue des Rosiers;
- PDA – 34^e Avenue;
- PDA – Bellevue;
- PDA – Noyau patrimonial;
- PDA – 28^e Avenue;
- PDA – Pôle institutionnel;
- PDA – De la Gare;
- PDA – Secteur Centre;
- PDA – Don-Quichotte;
- PDA – Vitrine autoroutière.

La carte ci-après illustre les 18 aires de paysage proposées sur le territoire. Pour chacune d'elles une fiche a été réalisée et met en lumière leurs caractéristiques distinctives et suggère des éléments qui

encadrent l'intégralité de la forme urbaine existante et projetée. La prochaine section explique en détail la structure de ces fiches.



Figure 30.



Figure 31.

4.1.1 Description de la fiche paysagère

Une fiche descriptive a été réalisée pour chaque aire de paysage. Cette fiche sert en quelque sorte de « recette » afin de faire des différentes aires de paysage des milieux de vie d'intérêt où une place prépondérante est donnée aux citoyens, à la sécurité, à la convivialité, à l'animation et à l'environnement. En tout, 7 paramètres viennent définir les particularités intrinsèques de chaque aire de paysage, dont 2 éléments d'aménagement optionnels.

Il est important de noter que les fiches de chaque aire de paysage doivent être utilisées à titre indicatif et ont pour but d'orienter les outils d'urbanisme subséquents au présent plan d'urbanisme.

CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES

La fiche présente les caractéristiques physiques et visuelles de chacune des aires de paysage. Les particularités du tissu urbain ainsi que la topographie y sont décrites, afin de saisir les éléments constituant la véritable « forme urbaine » de l'aire.

OBJECTIFS ET MOYENS DE MISE EN ŒUVRE

La fiche reprend les différents objectifs et moyens de mise en œuvre qui peuvent s'appliquer à chacune des aires de paysage présentées dans le chapitre 3.

FONCTIONS PRINCIPALES AUTORISÉES

La fiche indique les grandes fonctions principales autorisées par aire de paysage. Bien entendu, plus d'une fonction peut être autorisée par aire de paysage. Voici la liste de fonctions possibles :

- Habitation;
- Commerce;
- Industrie;
- Institutionnelle;
- Publique;
- Conservation.

Habitation : Logement de faible, moyenne à forte densité, déterminée en fonction de la densité d'occupation du sol prescrite pour chaque aire de paysage. L'implantation prévue à la fiche permettra l'harmonisation du cadre bâti avec celui présent dans l'aire de paysage. Toutefois, dans le cadre de terrains identifiés « espaces vacants » et « à redévelopper à des fins résidentielles ou mixtes », seules 3 catégories de densité s'appliquent (voir « densité »).

Commerce : Commerces de vente au détail, de services et de bureaux, occupant un bâtiment ou un regroupement de bâtiments. La nature des commerces et/ou des services varie en fonction de leur localisation sur le territoire.

Industrie : Industrie dont la nature est liée aux activités industrielles générales présentes dans le secteur.

Institutionnelle : Usages liés à la santé, à l'éducation, à l'administration publique, aux services de santé et sociaux, aux services communautaires ainsi qu'aux équipements de sport et de loisir, aux équipements culturels et autres équipements similaires au service de la population.

Publique : Équipement public servant à accueillir des activités culturelles, récréatives et de loisirs destinés aux résidents de la Ville.

Conservation : Territoire de la Ville destiné à la conservation, la préservation et la mise en valeur des milieux fauniques et floristiques.

IMPLANTATION DU BÂTIMENT

La fiche propose un mode d'implantation autorisé dans l'aire de paysage. Il peut s'agir soit d'une implantation isolée, jumelée ou contiguë.

DENSITÉ

La fiche présente la densité appropriée afin de respecter à la fois la volumétrie existante de même que les objectifs d'aménagement prescrit pour chaque aire de paysage. Il s'agit d'une cible de référence de logements par hectare brut à atteindre.

Type de densité	Référence*
Faible à moyenne	Jusqu'à 20 log./ha
Moyenne à élevée	Plus de 20 log./ha et moins de 40 log./ha
Très élevée	40 log./ha et plus

*Malgré les densités prescrites, la réglementation d'urbanisme pourra intégrer les mesures d'exception à l'application du seuil de densité d'occupation du sol suivantes :

- Un terrain intercalaire à l'intérieur d'un secteur existant présentant une densité plus faible que celle prescrite afin d'assurer une intégration de la construction au cadre bâti dominant du secteur, principalement au niveau de la volumétrie;
- En plus des densités précédemment énoncées, la stratégie de croissance du chapitre 5 identifie des seuils de densité précis pour certains terrains voués à un développement et/ou à un redéveloppement tel qu'exigé par le Schéma d'aménagement et de développement révisé de Vaudreuil-Soulanges. Lorsqu'applicables, ces densités ont préséance sur celles énoncées dans le présent chapitre.

ESPACES PUBLICS

La fiche vient définir le type d'espaces publics pouvant s'intégrer à l'aire de paysage soit :

- Ceinture verte;
- Parc;
- Place / square;
- Placette;
- Terrain de jeu.

FORME(S) DU DÉPLOIEMENT DES ARBRES

La fiche précise le type de déploiement d'arbres correspondant à la « forme urbaine », soit les choix suivants :

- Fastigié;
- Ovoïde;
- Pyramidal;
- Étalaé.

Pour chaque type de déploiement, des essences de feuillus et/ou de conifères ont été proposées. Tous ces arbres présentent une résistance aux conditions urbaines allant de bonne à excellente. Les arbres marqués d'un « * » sont adaptés aux terrains résidentiels de taille réduite. Voici les essences d'arbres proposées pour chaque type de déploiement :

Port fastigié

- Feuillus : *Quercus robur* 'Fastigiata' (Chêne pédonculé fastigié) et *Amelanchier alnifolia* 'Obelisk'* (Amélanchier à feuilles d'aulne Obelisk)
- Conifères : *Picea abies* 'Cupressina'* (Épinette de Norvège Cupressina*) et *Thuja occidentalis** (Cèdre du Canada)

Port ovoïde

- Feuillus : *Acer freemanii* 'Autumn Blaze' (Érable Autumn Blaze), *Celtis occidentalis* (Micocoulier occidental) et *Amelanchier canadensis* - sur tige* (Amélanchier du Canada sur tige*)
- Conifères : *Pinus strobus* (Pin blanc) et *Pinus nigra* 'Austriaca' (Pin noir d'Autriche)

Port étalé

- Feuillus : *Gleditsia triacanthos var. inermis* (Févier d'Amérique inerme), *Maackia amurensis** (Maackia de l'amour*) et *Phellodendron amurense* (Phellodendron de l'amour)

Port pyramidal

- Feuillus : *Ginkgo biloba* (Arbre aux quarante écus)
- Conifères : *Larix decidua* (Mélèze d'Europe) et *Picea pungens* 'Fat Albert'* (Épinette du Colorado Fat Albert*)

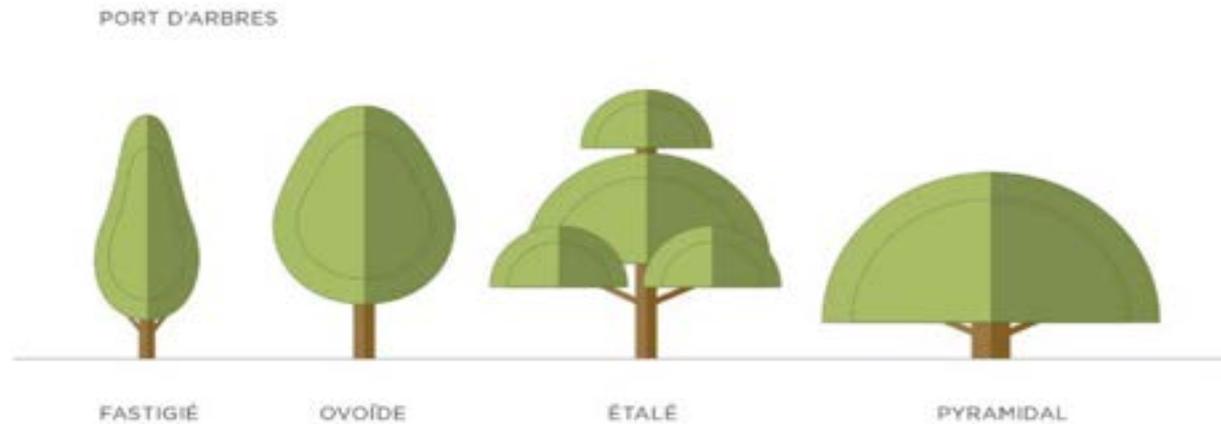


Figure 32.

4.2 FICHES PAYSAGÈRES

4.2.1 Aire de paysage 1 – Naturelle (P1)

Paramètres	Descriptifs
Caractéristique(s) générale(s)	<i>Les secteurs dits « naturels » correspondent aux vastes espaces peu ou non transformés par l'homme qui méritent d'être protégés en raison de leur valeur écologique. L'aire de paysage comprend certaines forêts, de grandes zones humides et des aires déjà protégées par des ententes de conservation. La préservation de ces milieux naturels est de mise et ceux-ci doivent être mis en valeur à des fins d'interprétation. À quelques exceptions près, certains bâtiments et équipements à vocation publique peuvent être autorisés.</i>
Objectifs d'aménagement	<ul style="list-style-type: none"> • Protéger les espèces animales et végétales fragiles • Arrimer le développement aux nouveaux enjeux environnementaux
Fonction(s) principale(s) autorisée(s)	<ul style="list-style-type: none"> • Publique • Conservation
Implantation(s) du bâtiment	<ul style="list-style-type: none"> • Isolée
Densité	<ul style="list-style-type: none"> • Non-applicable
Éléments d'aménagement optionnels	Items d'aménagement facultatifs
Espace(s) public(s)	<ul style="list-style-type: none"> • Ceinture verte • Parc
Forme(s) du déploiement des arbres	<ul style="list-style-type: none"> • Fastigiée • Ovoïde • Étalée • Pyramidale

4.2.2 Aire de paysage 2 – Riveraine et forestière (P2)

Paramètres	Descriptifs
Caractéristique(s) générale(s)	<i>Cette aire de paysage correspond au territoire dont les activités principales sont tournées surtout vers le rivage du lac des Deux-Montagnes et du lac Saint-Louis. Le paysage est marqué par des lots de grandes dimensions, parfois clairsemés, tantôt en friche ou bien recouverts d'une forêt mature. Les voies de circulation sont curvilinéaires et respectent le tracé du rivage. Les bâtiments sont parfois éloignés de la voie publique générant ainsi de vastes espaces verts en cours avant.</i>
Objectifs d'aménagement	<ul style="list-style-type: none"> • Favoriser l'accès public aux rives • Assurer une desserte en espaces verts et les liens entre eux • Mettre en valeur les paysages riverains • Développer les quartiers en respect avec le caractère insulaire • Éviter de dénaturer le paysage
Fonction(s) principale(s) autorisée(s)	<ul style="list-style-type: none"> • Habitation • Publique • Commerces (existants seulement)
Implantation(s) du bâtiment	<ul style="list-style-type: none"> • Isolée • Jumelée
Densité	<ul style="list-style-type: none"> • Faible à moyenne (jusqu'à 20 log./ha brut) • De plus, les seuils minimaux de densité prescrits au chapitre 5 s'appliquent aux terrains vacants et à redévelopper qui sont assujettis.
Éléments d'aménagement optionnels	Items d'aménagement facultatifs
Espace(s) public(s)	<ul style="list-style-type: none"> • Ceinture verte • Parcs
Forme(s) du déploiement des arbres	<ul style="list-style-type: none"> • Fastigiée • Ovoïde • Étalée • Pyramidale

4.2.3 Aire de paysage 3 – Périurbaine faible densité (P3A)

Paramètres	Descriptifs
Caractéristique(s) générale(s)	<i>Cette aire de paysage se situe au centre et à la limite est du territoire. Elle est le témoin de l'habitat pavillonnaire typique composé principalement de plain-pied datant des années 1970 et 1980. Toutefois, certains développements récents appartiennent également à cette aire (quartier près de l'école La Perdriolle). Le tracé des rues est orthogonal et le paysage détonne du reste de la ville par sa grande homogénéité et des lots de dimensions similaires.</i>
Objectifs d'aménagement	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Améliorer l'apparence des propriétés résidentielles</i> • <i>Diversifier l'offre résidentielle</i> • <i>Diversifier la qualité architecturale</i> • <i>Diminuer la congestion routière en encourageant la mobilité active</i> • <i>Éviter de dénaturer le paysage</i>
Fonction(s) principale(s) autorisée(s)	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Habitation</i> • <i>Publique</i>
Implantation(s) du bâtiment	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Isolée</i> • <i>Jumelée</i> • <i>Contigüe</i>
Densité	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Faible à moyenne (jusqu'à 20 log./ha brut)</i> • <i>De plus, les seuils minimaux de densité prescrits au chapitre 5 s'appliquent aux terrains vacants et à redévelopper qui sont assujettis.</i>
Éléments d'aménagement optionnels	Items d'aménagement facultatifs
Espace(s) public(s)	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Parc</i> • <i>Placette</i> • <i>Terrain de jeu</i>
Forme(s) du déploiement des arbres	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Fastigiée</i> • <i>Ovoïde</i> • <i>Étalée</i> • <i>Pyramidale</i>

4.2.4 Aire de paysage 3 – Périurbaine moyenne densité (P3B)

Paramètres	Descriptifs
Caractéristique(s) générale(s)	<i>Ces aires de paysage se situent au centre de la ville et à l'extrémité. Elle se compose de plain-pied datant plutôt des années 1980 et 1990, mais aussi d'unifamiliales jumelées et de certaines habitations bi et trifamiliales. Le tracé des rues est linéaire. La présence de grands arbres matures de forme longiligne et pyramidale, notamment de part et d'autre de l'emprise de la voie publique, est également une caractéristique de l'aire de paysage.</i>
Objectifs d'aménagement	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Améliorer l'apparence des propriétés résidentielles</i> • <i>Diversifier l'offre résidentielle</i> • <i>Diversifier la qualité architecturale</i> • <i>Préserver l'intégrité architecturale et historique des bâtiments d'intérêt</i> • <i>Éviter de dénaturer le paysage</i> • <i>Favoriser l'intermodalité et l'accès à la gare intermodale en transport actif</i>
Fonction(s) principale(s) autorisée(s)	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Habitation</i> • <i>Publique</i>
Implantation(s) du bâtiment	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Isolée</i> • <i>Jumelée</i>
Densité	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Faible à moyenne (jusqu'à 20 log./ha brut)</i> • <i>Moyenne à élevée (plus de 20 log./ha et moins de 40 log./ha)</i> • <i>De plus, les seuils minimaux de densité prescrits au chapitre 5 s'appliquent aux terrains vacants et à redévelopper qui sont assujettis.</i>
Éléments d'aménagement optionnels	Items d'aménagement facultatifs
Espace(s) public(s)	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Parc</i> • <i>Placette</i> • <i>Terrain de jeu</i>
Forme(s) du déploiement des arbres	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Fastigiée</i> • <i>Pyramidale</i>

4.2.5 Aire de paysage 4 – Urbaine moyenne densité (P4)

Paramètres	Descriptifs
Caractéristique(s) générale(s)	<i>Tout comme l'aire de paysage P3, elle se compose aussi majoritairement de plain-pied, mais plus récents, datant plutôt des années 1980, 1990 et 2000. Quelques insertions d'habitations jumelées et contigües sont aussi présentes. Sa localisation dans l'aire TOD risque d'occasionner une densification du secteur. Le paysage se caractérise par un relief plat et des lots de dimensions relativement similaires. Le tracé des rues est orthogonal.</i>
Objectifs d'aménagement	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Améliorer l'apparence des propriétés résidentielles</i> • <i>Diversifier l'offre résidentielle</i> • <i>Augmenter le nombre de logements abordables</i> • <i>Diversifier la qualité architecturale</i> • <i>Encourager la mobilité active</i> • <i>Favoriser l'intermodalité et l'accès à la gare intermodale en transport actif</i>
Fonction(s) principale(s) autorisée(s)	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Habitation</i> • <i>Publique</i>
Implantation(s) du bâtiment	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Isolée</i> • <i>Jumelée</i>
Densité	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Faible à moyenne (jusqu'à 20 log./ha brut)</i> • <i>Moyenne à élevée (plus de 20 log./ha et moins de 40 log./ha)</i> • <i>Très élevée (40 log./ha et plus)</i> • <i>De plus, les seuils minimaux de densité prescrits au chapitre 5 s'appliquent aux terrains vacants et à redévelopper qui sont assujettis.</i>
Éléments d'aménagement optionnels	Items d'aménagement facultatifs
Espace(s) public(s)	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Parc</i> • <i>Placette</i> • <i>Terrain de jeu</i>
Forme(s) du déploiement des arbres	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Fastigiée</i> • <i>Ovoïde</i> • <i>Étalée</i> • <i>Pyramidale</i>

4.2.6 Aire de paysage 5 – Urbaine TOD (P5)

Paramètres	Descriptifs
Caractéristique(s) générale(s)	<i>Cette aire de paysage se situe en plein cœur de la ville et dans un rayon d'environ 1km de la gare. Elle représente les tout premiers développements domiciliaires réalisés avant 1980. L'empreinte au sol des bâtiments est variable de même que les dimensions des lots. L'implantation des bâtiments principaux est aussi variable. Le paysage se caractérise par un relief plus vallonné et le tracé des rues est linéaire. La largeur de l'emprise des voies est passablement réduite.</i>
Objectifs d'aménagement	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Améliorer l'apparence des propriétés résidentielles</i> • <i>Diversifier l'offre résidentielle</i> • <i>Augmenter le nombre de logements abordables</i> • <i>Diversifier la qualité architecturale</i> • <i>Préserver l'intégrité architecturale et historique des bâtiments d'intérêt</i> • <i>Favoriser l'intermodalité et l'accès à la gare intermodale en transport actif</i>
Fonction(s) principale(s) autorisée(s)	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Habitation</i> • <i>Publique</i>
Implantation(s) du bâtiment	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Isolée</i> • <i>Jumelée</i>
Densité	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Faible à moyenne (jusqu'à 20 log/ha brut)</i> • <i>Moyenne à élevée (plus de 20 log./ha et moins de 40 log./ha)</i> • <i>Très élevée (40 log./ha et plus)</i> • <i>De plus, les seuils minimaux de densité prescrits au chapitre 5 s'appliquent aux terrains vacants et à redévelopper qui sont assujettis.</i>
Éléments d'aménagement optionnels	Items d'aménagement facultatifs
Espace(s) public(s)	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Parc</i> • <i>Placette</i> • <i>Terrain de jeu</i>
Forme(s) du déploiement des arbres	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Fastigiée</i> • <i>Ovoïde</i> • <i>Étalée</i> • <i>Pyramidale</i>

4.2.7 Aire de paysage 6 – Périurbaine forte densité (P6)

Paramètres	Descriptifs
Caractéristique(s) générale(s)	<i>Cette aire de paysage correspond aux secteurs les plus densément peuplés. Étant donné leur répartition géographique relativement éparse, certains des secteurs ont une topographie très pentue et d'autres beaucoup plus plane. Cependant, ils ont tous pour caractéristiques communes le fait d'avoir une volumétrie d'au moins deux étages. De plus, leur année de construction est très récente, soit dans la dernière décennie. Le tracé des rues est orthogonal et linéaire.</i>
Objectifs d'aménagement	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Améliorer l'apparence des propriétés résidentielles</i> • <i>Diversifier l'offre résidentielle</i> • <i>Diversifier la qualité architecturale</i> • <i>Encourager la mobilité active</i> • <i>Préserver l'intégrité architecturale et historique des bâtiments d'intérêt</i> • <i>Intégrer les risques naturels et anthropiques aux outils d'urbanisme</i> • <i>Éviter de dénaturer le paysage</i>
Fonction(s) principale(s) autorisée(s)	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Habitation</i> • <i>Publique</i>
Implantation(s) du bâtiment	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Isolée</i> • <i>Jumelée</i> • <i>Contigüe</i>
Densité	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Moyenne à élevée (plus de 20 log./ha et moins de 40 log./ha)</i> • <i>Très élevée (40 log./ha brut et plus)</i> • <i>De plus, les seuils minimaux de densité prescrits au chapitre 5 s'appliquent aux terrains vacants et à redévelopper qui sont assujettis.</i>
Éléments d'aménagement optionnels	Items d'aménagement facultatifs
Espace(s) public(s)	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Parc</i> • <i>Placette</i> • <i>Terrain de jeu</i>
Forme(s) du déploiement des arbres	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Fastigiée</i> • <i>Pyramidale</i>

4.2.8 PDA – Rue du Boisé

Paramètres	Descriptifs
Caractéristique(s) générale(s)	<i>Cette aire de paysage termine une phase de transformation. Occupée jadis par un boisé, elle se situe en arrière des lots présents sur la rue du Boisé. Le développement résidentiel en cours de réalisation proposera des sentiers permettant une liaison avec les quartiers limitrophes, le boulevard Don-Quichotte et le cœur civique.</i>
Objectifs d'aménagement	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Diversifier l'offre résidentielle</i> • <i>Diversifier la qualité architecturale</i> • <i>Diminuer la congestion routière en encourageant la mobilité active</i> • <i>Assurer une desserte en espaces verts et les liens entre eux</i> • <i>Donner une place prépondérante à la famille</i> • <i>Obliger la plantation et l'aménagement paysager</i> • <i>Arrimer le développement aux nouveaux enjeux environnementaux</i>
Fonction(s) principale(s) autorisée(s)	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Habitation</i> • <i>Publique</i>
Implantation(s) du bâtiment	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Isolée</i> • <i>Jumelée</i> • <i>Contigüe</i>
Densité	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Moyenne à élevée (plus de 20 log./ha et moins de 40 log./ha brut)</i> • <i>De plus, les seuils minimaux de densité prescrits au chapitre 5 s'appliquent aux terrains vacants et à redévelopper qui sont assujettis.</i>
Éléments d'aménagement optionnels	Items d'aménagement facultatifs
Espace(s) public(s)	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Parc</i> • <i>Placette</i>
Forme(s) du déploiement des arbres	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Fastigiée</i> • <i>Ovoïde</i> • <i>Étalée</i> • <i>Pyramidale</i>

4.2.9 PDA – Rue des Rosiers

Paramètres	Descriptifs
Caractéristique(s) générale(s)	<i>Cette aire de paysage se situe spécifiquement dans un secteur actuellement occupé en partie par des milieux naturels d'intérêt (notamment des milieux humides). L'usage résidentiel y est projeté et devra préconiser de nouveaux principes durables tels que la préservation des milieux naturels sensibles, une superficie forestière suffisante et proposer une gestion intégrée des eaux pluviales. L'implantation des bâtiments devra favoriser un degré d'ensoleillement optimal. Les infrastructures d'aqueduc et d'égout devront y être construites afin de développer ce secteur.</i>
Objectifs d'aménagement	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Diversifier l'offre résidentielle</i> • <i>Diversifier la qualité architecturale</i> • <i>Diminuer la congestion routière en encourageant la mobilité active</i> • <i>Assurer une desserte en espaces verts et les liens entre eux</i> • <i>Obliger la plantation et l'aménagement paysager</i> • <i>Protéger les espèces animales et végétales fragiles</i> • <i>Arrimer le développement aux nouveaux enjeux environnementaux</i>
Fonction(s) principale(s) autorisée(s)	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Habitation</i> • <i>Publique</i>
Implantation(s) du bâtiment	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Isolée</i> • <i>Jumelée</i> • <i>Contigüe</i>
Densité	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Moyenne à élevée (plus de 20 log./ha et moins de 40 log./ha brut)</i> • <i>De plus, les seuils minimaux de densité prescrits au chapitre 5 s'appliquent aux terrains vacants et à redévelopper qui sont assujettis.</i>
Éléments d'aménagement optionnels	Items d'aménagement facultatifs
Espace(s) public(s)	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Parc</i> • <i>Placette</i> • <i>Terrain de jeu</i>
Forme(s) du déploiement des arbres	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Fastigiée</i> • <i>Ovoïde</i> • <i>Étalée</i> • <i>Pyramidale</i>

4.2.10 PDA – 34^e Avenue

Paramètres	Descriptifs
Caractéristique(s) générale(s)	<i>Cette aire de paysage se localise au nord-est de la ville et donne sur les berges du lac Saint-Louis. Un développement résidentiel d'une importante densité a été réalisé.</i>
Objectifs d'aménagement	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Développer les quartiers en respect avec le caractère insulaire</i> • <i>Diversifier l'offre résidentielle</i> • <i>Diversifier la qualité architecturale</i> • <i>Préserver l'intégrité architecturale et historique des bâtiments d'intérêt</i> • <i>Donner une place prépondérante à la famille</i> • <i>Obliger la plantation et l'aménagement paysager</i> • <i>Arrimer le développement aux nouveaux enjeux environnementaux</i>
Fonction(s) principale(s) autorisée(s)	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Habitation</i> • <i>Publique</i>
Implantation(s) du bâtiment	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Isolée</i>
Densité	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Très élevée (40 log./ha brut et plus)</i> • <i>De plus, les seuils minimaux de densité prescrits au chapitre 5 s'appliquent aux terrains vacants et à redévelopper qui sont assujettis.</i>
Éléments d'aménagement optionnels	Items d'aménagement facultatifs
Espace(s) public(s)	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Parc</i> • <i>Placette</i>
Forme(s) du déploiement des arbres	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Fastigiée</i> • <i>Ovoïde</i> • <i>Étalée</i> • <i>Pyramidale</i>

4.2.11 PDA – Bellevue

Paramètres	Descriptifs
Caractéristique(s) générale(s)	<i>Cette aire de paysage se caractérise par son caractère insulaire, bordée par l'eau, mais également par la présence d'importantes contraintes telles que l'autoroute ainsi que les voies ferrées. Le cadre bâti y est très dense, s'élevant sur quatre étages, et les arbres présents ont principalement un déploiement de forme ovale.</i>
Objectifs d'aménagement	<ul style="list-style-type: none"> • Développer les quartiers en respect avec le caractère insulaire • Diversifier l'offre résidentielle • Diversifier la qualité architecturale • Mettre en valeur les paysages riverains • Donner une place prépondérante à la famille • Favoriser l'accès public aux rives • Assurer une desserte en espaces verts et les liens entre eux • Obliger la plantation et l'aménagement paysager • Arrimer le développement aux nouveaux enjeux environnementaux • Éviter de dénaturer le paysage
Fonction(s) principale(s) autorisée(s)	<ul style="list-style-type: none"> • Habitation • Publique
Implantation(s) du bâtiment	<ul style="list-style-type: none"> • Contigüe
Densité	<ul style="list-style-type: none"> • Très élevée (40 log./ha brut et plus) • De plus, les seuils minimaux de densité prescrits au chapitre 5 s'appliquent aux terrains vacants et à redévelopper qui sont assujettis.
Éléments d'aménagement optionnels	Items d'aménagement facultatifs
Espace(s) public(s)	<ul style="list-style-type: none"> • Parc • Placette • Terrain de jeu
Forme(s) du déploiement des arbres	<ul style="list-style-type: none"> • Ovoïde • Étalée • Pyramidale

4.2.12 PDA – Noyau patrimonial

Paramètres	Descriptifs
Caractéristique(s) générale(s)	<i>Cette aire de paysage se retrouve à un endroit spécifique au sein de la ville. Le noyau villageois se caractérise par la présence monofonctionnelle d'habitations de part et d'autre d'un tracé linéaire traditionnel typique des premiers établissements. L'implantation des bâtiments est généralement en retrait par rapport au trottoir. Les lots sont profonds et leur frontage est de petite dimension. Le profil des hauteurs suit la logique des premiers établissements de l'époque. Ce secteur, très prisé en raison de sa proximité du plan d'eau, a subi de fortes pressions pour d'autres types d'habitations, plus denses. Les nouvelles constructions devront considérer cette nouvelle dualité.</i>
Objectifs d'aménagement	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Améliorer l'apparence des propriétés résidentielles</i> • <i>Préserver l'intégrité architecturale et historique des bâtiments d'intérêt</i> • <i>Mettre en valeur les paysages riverains</i> • <i>Éviter de dénaturer le paysage</i>
Fonction(s) principale(s) autorisée(s)	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Habitation</i> • <i>Publique</i>
Implantation(s) du bâtiment	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Isolée</i>
Densité	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Faible à moyenne (jusqu'à 20 log./ha brut)</i> • <i>Moyenne à élevée (plus de 20 log./ha et moins de 40 log./ha brut)</i> • <i>Très élevée (40 log./ha brut et plus)</i> • <i>De plus, les seuils minimaux de densité prescrits au chapitre 5 s'appliquent aux terrains vacants et à redévelopper qui sont assujettis.</i>
Éléments d'aménagement optionnels	Items d'aménagement facultatifs
Espace(s) public(s)	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Parc</i> • <i>Placette</i> • <i>Terrain de jeu</i>
Forme(s) du déploiement des arbres	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Ovoïde</i> • <i>Étalée</i> • <i>Pyramidale</i>

4.2.13 PDA – 28^e Avenue

Paramètres	Descriptifs
Caractéristique(s) générale(s)	<i>Ce secteur correspond au site où se situe l'ancien hôtel Vieux Kitzbuhel. Il s'agit d'un secteur se trouvant en bordure du lac Saint-Louis occupé par un important couvert forestier. La grande beauté de ce site, notamment en raison de la présence de grands arbres matures, crée une ambiance « envoûtante », notamment lorsqu'on est près de l'eau. La protection du couvert forestier et les perspectives vers le lac devront être considérées dans le cadre d'un éventuel redéveloppement du site.</i>
Objectifs d'aménagement	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Diversifier la qualité architecturale</i> • <i>Mettre en valeur les paysages riverains</i> • <i>Favoriser l'accès aux rives</i> • <i>Favoriser une desserte en espaces verts et les liens entre eux</i> • <i>Obliger la plantation et l'aménagement paysager</i> • <i>Arrimer le développement aux nouveaux enjeux environnementaux</i> • <i>Éviter de dénaturer le paysage</i>
Fonction(s) principale(s) autorisée(s)	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Habitation</i> • <i>Commerce</i> • <i>Publique</i>
Implantation(s) du bâtiment	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Isolée</i> • <i>Jumelée</i> • <i>Contigüe</i>
Densité	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Moyenne à élevée (plus de 20 log./ha et moins de 40 log./ha brut)</i> • <i>Très élevée (40 log./ha brut et plus)</i> • <i>De plus, les seuils minimaux de densité prescrits au chapitre 5 s'appliquent aux terrains vacants et à redévelopper qui sont assujettis.</i>
Éléments d'aménagement optionnels	Items d'aménagement facultatifs
Espace(s) public(s)	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Parc</i> • <i>Placette</i> • <i>Terrain de jeu</i>
Forme(s) du déploiement des arbres	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Ovoïde</i> • <i>Étalée</i> • <i>Pyramidale</i>

4.2.14 PDA – Pôle institutionnel

Paramètres	Descriptifs
Caractéristique(s) générale(s)	<i>C'est dans ce secteur qu'on retrouve le plus important regroupement de bâtiments institutionnels de forts gabarits dont les marges avant, latérales et arrière sont profondes et accueillent des aires de stationnement communes avec quelques îlots de plantations. D'importants efforts en continu ont été mis de l'avant afin de revamper ce pôle et le rendre plus animé et, surtout, d'offrir des services de qualité à la population. Le développement de nouvelles liaisons cyclables ainsi que la création de placettes améliorent d'emblée la convivialité du pôle.</i>
Objectifs d'aménagement	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Diversifier la qualité architecturale</i> • <i>Préserver l'intégrité architecturale et historique des bâtiments d'intérêt</i> • <i>Diminuer la congestion routière en encourageant la mobilité active</i> • <i>Améliorer les équipements collectifs</i> • <i>Animer le domaine public</i> • <i>Donner une place prépondérante à la famille</i> • <i>Assurer une desserte en espaces verts et les liens entre eux</i> • <i>Obliger la plantation et l'aménagement paysager</i> • <i>Réduire la superficie des aires de stationnement</i> • <i>Éviter de dénaturer le paysage</i> • <i>Favoriser l'intermodalité et l'accès à la gare intermodale en transport actif</i>
Fonction(s) principale(s) autorisée(s)	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Publique</i> • <i>Institutionnelle</i>
Implantation(s) du bâtiment	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Isolée</i>
Densité	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Non applicable</i>
Éléments d'aménagement optionnels	Items d'aménagement facultatifs
Espace(s) public(s)	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Parc</i> • <i>Placette</i> • <i>Terrain de jeu</i>
Forme(s) du déploiement des arbres	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Ovoïde</i> • <i>Étalée</i>

4.2.15 PDA – De la Gare

Paramètres	Descriptifs
Caractéristique(s) générale(s)	<i>Cette aire de paysage se caractérise par la présence de vastes espaces de stationnement entourant la gare. La présence des voies ferrées nuit considérablement à son accessibilité et celle-ci demeure enclavée aux piétons et aux cyclistes en particulier. Cet aspect devra être amélioré avec les autorités concernées. Un important couvert forestier entoure la gare.</i>
Objectifs d'aménagement	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Dégager une nouvelle signature visuelle et améliorer l'attractivité</i> • <i>Limiter les nuisances, notamment celles relatives au bruit</i> • <i>Créer un pôle intermodal aux abords de la gare de train de banlieue</i> • <i>Diminuer la congestion routière en encourageant la mobilité active</i> • <i>Favoriser l'accès sécuritaire à la gare de train</i> • <i>Optimiser les infrastructures de transport</i> • <i>Améliorer les équipements collectifs</i> • <i>Obliger la plantation et l'aménagement paysager</i> • <i>Intégrer les risques naturels et anthropiques dans la conception des différents projets</i> • <i>Éviter de dénaturer le paysage</i> • <i>Favoriser l'intermodalité et l'accès à la gare intermodale en transport actif de façon sécuritaire</i>
Fonction(s) principale(s) autorisée(s)	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Publique</i>
Implantation(s) du bâtiment	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Isolée</i>
Densité	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Non applicable</i>
Éléments d'aménagement optionnels	Items d'aménagement facultatifs
Espace(s) public(s)	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Parc / square</i> • <i>Placette</i>
Forme(s) du déploiement des arbres	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Ovoïde</i> • <i>Étalée</i>

4.2.16 PDA – Secteur Centre

Paramètres	Descriptifs
Caractéristique(s) générale(s)	<i>Ce secteur constitue la zone au plus fort caractère « urbain » de la ville. C'est dans ce secteur que se localise la plus grande mixité de fonctions, soit commerciale, de services, de bureaux et d'habitation. La localisation de petits commerces de proximité, aux abords des deux boulevards fondateurs, est d'ailleurs spécifique à cette aire. Parfois, le secteur Centre s'avère un milieu de transition entre les fonctions. L'aménagement du domaine public a une incidence notable sur le niveau d'achalandage du secteur. La mise en œuvre progressive d'un programme particulier d'urbanisme recrée un certain dynamisme tout en diversifiant l'activité commerciale.</i>
Objectifs d'aménagement	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Dégager une nouvelle signature visuelle et améliorer l'attractivité</i> • <i>Améliorer l'apparence des bâtiments</i> • <i>Favoriser la mixité des usages compatibles</i> • <i>Diversifier la qualité architecturale</i> • <i>Préserver l'intégrité architecturale et historique des bâtiments d'intérêt</i> • <i>Encourager la mobilité active</i> • <i>Optimiser les infrastructures de transport</i> • <i>Améliorer les équipements collectifs</i> • <i>Animer le domaine public</i> • <i>Arrimer le développement aux nouveaux enjeux environnementaux</i> • <i>Obliger la plantation et l'aménagement paysager</i> • <i>Réduire la superficie des aires de stationnement</i> • <i>Favoriser l'intermodalité et l'accès à la gare intermodale en transport actif de façon sécuritaire</i>
Fonction(s) principale(s) autorisée(s)	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Habitation</i> • <i>Commerce</i> • <i>Publique</i>
Implantation(s) du bâtiment	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Isolée</i> • <i>Jumelée</i> • <i>Contigüe</i>
Densité	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Moyenne à élevée (plus de 20 log./ha et moins de 40 log./ha brut)</i> • <i>Très élevée (40 log./ha brut et plus)</i> • <i>De plus, les seuils minimaux de densité prescrits au chapitre 5 s'appliquent aux terrains vacants et à redévelopper qui sont assujettis.</i>
Éléments d'aménagement optionnels	Items d'aménagement facultatifs
Espace(s) public(s)	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Place / square</i> • <i>Placette</i>

Forme(s) du déploiement des arbres	<ul style="list-style-type: none">• <i>Ovoïde</i>• <i>Étalée</i>• <i>Pyramidale</i>
------------------------------------	---

4.2.17 PDA – Don-Quichotte

Paramètres	Descriptifs
Caractéristique(s) générale(s)	<i>L'aire de paysage Don-Quichotte correspond au plus important regroupement de bâtiments commerciaux de fort gabarit. Elle se caractérise par une série de bâtiments à vocation commerciale avec une architecture d'inspiration « contemporaine ». On y trouve des commerces de détail, des banques et des restaurants. On note la présence de commerces de proximité. L'implantation des bâtiments est variée, souvent en fond de lot, créant un vide important entre les bâtiments et la voie publique. Ce vide est occupé par de vastes aires de stationnement asphaltées majoritairement localisées en cour avant. Peu d'aménagements paysagers y sont présents, à l'exception des bordures plantées de part et d'autre du boulevard Don-Quichotte ainsi que l'îlot central. Dans l'axe du Grand Boulevard, Le manque d'aménagement du domaine public a aussi un impact sur l'esthétisme des lieux. La largeur des trottoirs de même que l'absence de piste cyclable n'incitent pas les piétons et les cyclistes à s'y rendre. De plus, la traverse des voies s'avère difficile. L'implantation de nouveaux bâtiments commerciaux et résidentiels devra se faire plus près du boulevard ainsi qu'un réaménagement structurant du domaine public.</i>
Objectifs d'aménagement	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Dégager une nouvelle signature visuelle et améliorer l'attractivité</i> • <i>Stimuler l'économie en améliorant la compétitivité du territoire</i> • <i>Diversifier l'activité commerciale</i> • <i>Réduire la superficie des aires de stationnement</i> • <i>Favoriser la mixité des usages compatibles</i> • <i>Obliger la plantation et l'aménagement paysager</i> • <i>Arrimer le développement aux nouveaux enjeux environnementaux</i> • <i>Éviter de dénaturer le paysage</i> • <i>Favoriser l'intermodalité et l'accès à la gare intermodale en transport actif de façon sécuritaire</i>
Fonction(s) principale(s) autorisée(s)	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Habitation</i> • <i>Commerce</i> • <i>Publique</i>
Implantation(s) du bâtiment	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Isolée</i> • <i>Jumelée</i> • <i>Contigüe</i>
Densité	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Moyenne à élevée (plus de 20 log./ha et moins de 40 log./ha brut)</i> • <i>Très élevée (40 log./ha brut et plus)</i> • <i>De plus, les seuils minimaux de densité prescrits au chapitre 5 s'appliquent aux terrains vacants et à redévelopper qui sont assujettis.</i>
Éléments d'aménagement optionnels	Items d'aménagement facultatifs

Espace(s) public(s)	<ul style="list-style-type: none">• <i>Parc / square</i>• <i>Placette</i>
Forme(s) du déploiement des arbres	<ul style="list-style-type: none">• <i>Fastigiée</i>• <i>Étalée</i>• <i>Pyramidale</i>

4.2.18 PDA – Vitrine autoroutière

Paramètres	Descriptifs
Caractéristique(s) générale(s)	<i>Ce secteur se distingue principalement par sa grande visibilité depuis l'autoroute 20. Cette zone, qui inclut des commerces, des entreprises et des espaces résidentiels, se distingue par son accessibilité. La présence de l'autoroute permet aux visiteurs et aux clients de traverser rapidement la région, rendant cette vitrine autoroutière idéale pour les entreprises souhaitant toucher un large public. Cette localisation permet aux entreprises d'attirer à la fois les résidents de L'Île-Perrot et les voyageurs de passage, ce qui peut contribuer au dynamisme économique de la région.</i>
Objectifs d'aménagement	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Dégager une nouvelle signature visuelle et améliorer l'attractivité</i> • <i>Stimuler l'économie en améliorant la compétitivité du territoire</i> • <i>Favoriser la mixité des usages compatibles</i> • <i>Diversifier la qualité architecturale</i> • <i>Arrimer le développement aux nouveaux enjeux environnementaux</i> • <i>Favoriser l'intermodalité et l'accès à la gare intermodale en transport actif de façon sécuritaire</i>
Fonction(s) principale(s) autorisée(s)	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Habitation</i> • <i>Commerce</i> • <i>Publique</i>
Implantation(s) du bâtiment	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Isolée</i> • <i>Jumelée</i> • <i>Contigüe</i>
Densité	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Moyenne à élevée (plus de 20 log./ha et moins de 40 log./ha brut)</i> • <i>Très élevée (40 log./ha brut et plus)</i> • <i>De plus, les seuils minimaux de densité prescrits au chapitre 5 s'appliquent aux terrains vacants et à redévelopper qui sont assujettis.</i>
Éléments d'aménagement optionnels	Items d'aménagement facultatifs
Espace(s) public(s)	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Place / square</i> • <i>Placette</i>
Forme(s) du déploiement des arbres	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Ovoïde</i> • <i>Étalée</i> • <i>Pyramidale</i>

5. STRATÉGIE DE CROISSANCE

5.1 Gestion de l'urbanisation

La révision du plan d'urbanisme est l'occasion de planifier la prochaine vague de développement de la ville. Pour ce faire, la stratégie de croissance proposée s'inspire du *growth management strategy* développé en Ontario, qui s'appuie sur les espaces disponibles, mais aussi sur une réflexion plus globale incluant notamment les infrastructures actuelles et projetées. Arrimé sur l'énoncé de vision et les orientations de développement, cet exercice de planification stratégique vise la gestion intégrée du développement du territoire.

C'est ainsi que le plan d'urbanisme intègre une stratégie de croissance sur un horizon de 10 ans (2025 à 2035). Il reste peu de terrains disponibles pour y accueillir de nouveaux développements résidentiels en 2024, soit seulement 2 secteurs totalisant 20 hectares. Cette stratégie de croissance permet de déterminer la planification adéquate des aires TOD et hors TOD tel qu'exigé dans le schéma d'aménagement révisé.

De plus, la stratégie de croissance prend en compte les terrains ciblés pour le développement et le redéveloppement de plus de 0,5 hectare principalement de même que les abords du boulevard Don-Quichotte, selon la densité prescrite au Schéma d'aménagement et de développement révisé de la MRC de Vaudreuil-Soulanges en fonction de la localisation de l'aire TOD aux abords des gares existantes et projetées (rayon d'environ un kilomètre autour des points d'accès du réseau de transport en commun métropolitain).

5.2 Gestion du périmètre d'urbanisation

Considérant que pratiquement tout le territoire de la Ville de L'Île-Perrot est entièrement situé en périmètre d'urbanisation, il y a lieu de considérer que la limite municipale désigne en même temps la limite de son périmètre d'urbanisation.

Seules les îles localisées dans la baie de Vaudreuil du lac des Deux-Montagnes sont exclues dudit périmètre. Aucun accès terrestre ni rue n'existent et une aire de paysage « Naturelle » leur a été attribuée. De ce fait, aucune demande d'agrandissement du périmètre d'urbanisation ne peut être recevable.

5.3 Gestion de l'aire TOD

Introduits en 2015 dans le SAR2, les points d'accès au transport en commun se définissent comme étant des secteurs où se concentre généralement une mixité de fonctions urbaines, présentant une densité et un taux d'occupation élevés permettant l'aménagement favorisant l'usage des transports collectifs (autobus, train de banlieue, etc.) et actifs (vélo, marche, etc.), ainsi que l'installation de mobilier urbain assurant le confort des usagers.

Au pourtour de ces points d'accès, l'espace fait l'objet d'une organisation particulière sous forme d'aire « *Transit-Oriented Development* » (TOD), conformément aux orientations métropolitaines. Une aire TOD s'étend à l'intérieur d'un rayon d'un (1) km pour des points d'accès tels les gares de train de banlieue et de 500 mètres dans le cas d'un service d'autobus défini comme un axe de rabattement. La gare de L'Île-Perrot fait partie des aires retenues et identifiées au schéma d'aménagement.

La délimitation des aires TOD tient compte des particularités des milieux et de l'importance de maintenir une planification cohérente pour les deux gares sur l'île Perrot incluses dans l'aire TOD de la gare intermodale planifiée. Par conséquent, les espaces situés au sud des deux gares existantes sont inclus à l'intérieur de l'aire TOD de la gare planifiée afin de structurer les aménagements de façon cohérente et dans une perspective d'ensemble.

Des orientations et des moyens sont identifiés dans les aires de paysage incluses dans l'aire TOD. Ceux-ci viennent favoriser l'intermodalité et l'accessibilité aux gares actuelle et intermodale planifiée. Il demeure que certaines interventions devront être réalisées de concert avec les autorités concernées que sont notamment le ministère des Transports et de la Mobilité durable, et Exo.

Selon les particularités des aires de paysage, on peut résumer les objectifs comme suit :

1. Créer des milieux de vie conviviaux, animés, de qualité et accessibles;
2. Optimiser le potentiel de développement et de redéveloppement;
3. Densifier l'aire de planification dans le respect du contexte environnant;
4. Augmenter l'accessibilité au réseau de transport en commun;
5. Favoriser l'utilisation des transports actifs (mobilité active) et du transport en commun;
6. Intégrer une mixité des usages et des activités, incluant l'habitation pouvant inclure une offre variée de typologies résidentielles;
7. Concevoir des aménagements publics de qualité, sécuritaires, accessibles, favorisant la socialisation;
8. Planifier les interventions en intégrant des pratiques de développement durable (gestion des eaux, réduction des îlots de chaleur, etc.).

5.4 Espaces vacants et à redévelopper

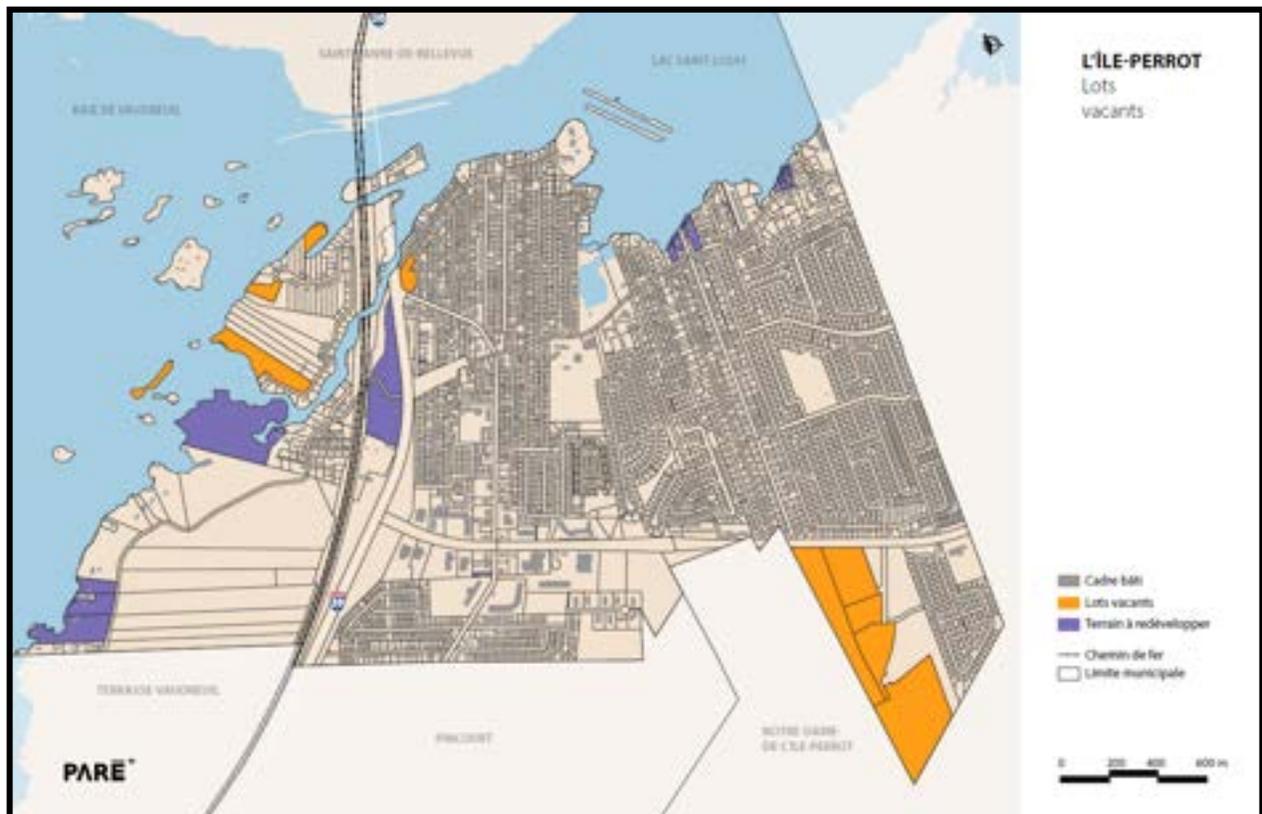


Figure 33.

À partir de l'inventaire des espaces vacants et à redévelopper à l'intérieur des périmètres d'urbanisation, il est possible de déterminer les superficies potentiellement disponibles qui pourraient être vouées à des fins de développement résidentiel. Les espaces d'une superficie inférieure à 0,5 hectare n'ont pas été inclus dans l'inventaire, non plus ceux les espaces situés à l'intérieur des emprises autoroutières. Seul le secteur adjacent au boulevard Don-Quichotte fait exception à cette règle. Ce dernier pourrait faire l'objet du plan particulier d'urbanisme (PPU) ou d'un plan d'aménagement d'ensemble (PAE) distinct dans le futur.

Aux fins de l'exercice, une analyse multi-couches a permis d'appliquer certains facteurs ou contraintes pouvant venir impacter l'occupation de ces espaces. Par exemple, plusieurs terrains sont situés sur une partie du territoire exclu de l'aire couverte par une aire TOD ou à un endroit où des normes isophones doivent être appliquées. Par conséquent, les estimations ont aussi été substantiellement revues.

Secteur	Superficie vacante ou à redévelopper	Milieux humides	Couvert forestier (non protégé)	Résiduel	Portion résidentielle constructible	Densité projetée	Nombre de logements ¹ (minimum)
Aire TOD							
DQ					100%	40	28
1	0,7	0	0	0,7	100%		
Hors TOD							
4	21,5	2,2	13,1	19,3	80%	24 ²	370
Total		2,2	13,1		---	---	398

1. L'estimation de l'offre résidentielle d'ici 2031 est basée sur un seuil de densité brute (exprimé en nombre de logements par hectare) qui comprend à la fois l'espace dédié à l'habitation ainsi qu'aux usages publics (infrastructures et services à la population) à l'intérieur des terrains visés.

2. Cette densité est applicable pour la période 2022-2026. À compter de 2027 jusqu'en 2031, cette densité passe à 26 logements par hectare.

SECTEUR DON-QUICHOTTE

Plusieurs terrains à l'intérieur de l'aire TOD en bordure ou à proximité du boulevard Don-Quichotte sont identifiés afin de faire l'objet d'un redéveloppement, bien que ceux-ci ne soient pas présentés au SARD3. Une possible densification résidentielle de ce secteur demeure conditionnelle à la capacité de filtration et d'épuration des eaux, tant au niveau des réseaux que pour les équipements de traitement et de desserte.

Par ailleurs, l'optique de redéveloppement anticipée pour ce secteur est orientée par une combinaison d'usages résidentiels et commerciaux compatibles, de l'intérieur du secteur et en fonction de celui environnant. C'est pourquoi les règlements d'urbanisme devront s'assurer de créer un environnement amélioré et harmonieux misant notamment par une gestion accrue des nombreux impacts dus aux îlots de chaleur. Parallèlement, l'accessibilité à la gare intermodale en transport actif sécuritaire, des aménagements publics de qualité et accessibles, favorisant la socialisation, le tout axé sur des pratiques de développement durable, devront être préconisés.

SECTEUR, 1^{RE} AVENUE / GRAND BOULEVARD

Il s'agit d'un terrain adjacent à l'autoroute 20, à l'angle de la 1^{re} Avenue et du Grand Boulevard. Il est en totalité à l'intérieur d'un corridor isophone imposant des normes à respecter pour l'implantation d'un usage résidentiel notamment.

Puisque des travaux de réaménagement de l'autoroute 20 sont toujours en planification, il est possible que ce terrain soit affecté d'une quelconque façon. Par conséquent, la construction d'un bâtiment sur ce terrain devra faire l'objet d'une coordination avec les autorités concernées.

SECTEUR DES ROSIERS

Le secteur Des Rosiers est lui aussi voué à accueillir un développement diversifié d'habitations. La préservation de milieux humides (marais et tourbière boisée) de valeur écologique élevée sera assurée par la création de parcs intégrés dans le développement.

En dernier lieu, la stratégie de croissance proposée permettra ultimement d'occuper les espaces à l'intérieur du périmètre urbain dont les bâtiments n'ont pas fait l'objet d'un entretien régulier.

5.5 PLANIFICATION DÉTAILLÉE DU SECTEUR CENTRE

Le programme particulier d'urbanisme du secteur Centre, dont une partie importante du territoire est comprise dans l'aire TOD aux abords de la gare de train, est dotée d'une vision d'aménagement précise.

Voici les éléments porteurs de cette vision :

- Faire du centre-ville un lieu attractif, distinctif, stimulant et agréable;
- Encourager une densité résidentielle ainsi qu'une mixité sociale et des fonctions pour créer un quartier plus dense;
- Miser sur les différents modes de transport, des aménagements paysagers de qualité, une offre commerciale diversifiée, un cadre bâti soigné et une valorisation de ses espaces naturels, le centre-ville se positionnera comme un lieu incontournable en plein cœur de l'île.

Dans le même ordre d'idées, des orientations de développement ainsi que des objectifs ont aussi été établis afin de diversifier les activités du centre-ville et, notamment, d'assurer l'arrimage de la gare avec les quartiers établis aux alentours. Voici de manière succincte les orientations et objectifs pour le secteur de l'aire TOD :

Établir un « Cœur économique (Centre-Ville) » dynamique et attractif

Les objectifs pour y parvenir sont :

- Favoriser une concentration plus forte des commerces d'ambiance;
- Définir une vision d'aménagement et de mise en valeur intégrée et adaptée, qui prend en compte les différents enjeux de développement et de redéveloppement dans l'aire TOD;
- Autoriser une mixité d'usages dans certains secteurs et une mixité d'usages à même les bâtiments;
- Rassembler les commerces de proximité et de produits plus spécialisés qui contribueront à l'animation du lieu;
- Assurer une complémentarité et non une compétitivité du pôle centre-ville avec le Carrefour Don-Quichotte;
- Exiger une grande fenestration des façades, davantage au rez-de-chaussée, et l'aménagement de vitrines attrayantes;
- Interdire l'aménagement de stationnement en marge avant des propriétés et définir une stratégie globale de gestion du stationnement;
- Arrimer le réaménagement de l'autoroute 20 avec les outils de planification de la Ville.
- Bonifier les normes d'affichage dans le Secteur Centre en permettant l'éclairage indirect,

Confirmer le rôle de voie de ceinture historique du boulevard Perrot

Les objectifs pour y parvenir sont :

- Planifier le réaménagement de l'entrée de ville, en collaboration avec le ministère des Transports du Québec;
- Permettre l'établissement d'un pôle commercial de type autoroutier mixte (commerces, services, bureaux et résidentiel);
- Élaborer un plan directeur d'aménagement de cet axe stratégique afin d'établir une promenade conviviale et attractive (signature à établir : aménagement des domaines public et privé);
- Réaménager l'intersection Grand Boulevard/boulevard Perrot et porter une attention particulière aux fonctions, au cadre bâti et paysager.

Consolider l'axe de transition mixte (commercial et résidentiel) du tronçon nord de Grand Boulevard

Les objectifs pour y parvenir sont :

- Permettre une mixité des fonctions commerciales et résidentielles le long du tronçon nord de Grand Boulevard (moyenne à forte densité);
- Limiter les usages commerciaux et de services aux fonctions compatibles avec l'habitation;
- Rehausser l'aménagement du domaine public, prévoir un réseau cyclable ainsi qu'une zone de détente.

Consolider l'axe de transition mixte (institutionnel et de services) du tronçon sud de Grand Boulevard

Les objectifs pour y parvenir sont :

- Permettre une mixité des fonctions commerciales (institutionnelles et de services) et résidentielles;
- Limiter les usages commerciaux et de services aux fonctions compatibles avec l'habitation;
- Rehausser l'aménagement de l'emprise publique de la voie de circulation et aménager un réseau cyclable pour améliorer l'accessibilité.

Établir une vitrine en bordure de l'autoroute du Souvenir composée de commerces régionaux, d'un pôle d'emploi et d'un milieu de vie résidentiel plus dense

Les objectifs pour y parvenir sont :

- Optimiser le lotissement (remembrement des lots) dans le but de requalifier les fonctions commerciales lourdes le long de la 1^{re} Avenue à des fins d'activités commerciales à l'échelle régionale;
- Densifier la 2^{ième} Avenue pour tendre vers le seuil minimal à atteindre;
- Privilégier des liens piétonniers et cyclables reliant les quartiers, la gare et le centre-ville;
- Encourager des pratiques de construction et d'aménagement durables.

6. PLAN D'ACTION

Le plan d'urbanisme comprend un plan d'action ayant pour but la réalisation des moyens de mise en œuvre présentés dans la section portant sur la planification d'ensemble du territoire. Ce plan d'action prend la forme d'un programme détaillant les priorités établies par le conseil municipal de la Ville. Pour chaque moyen d'action proposé, on y présente le ou les intervenants interpellés, un échéancier de réalisation ainsi que les coûts estimés associés.

INTERVENANT(S) IMPLIQUÉ(S)

Une nomination des intervenants impliqués a été proposée pour chaque moyen de mise en œuvre proposé. Il peut s'agir d'organismes communautaires, d'instances locales ou supra locales ou de développeurs de projets urbains.

ÉCHÉANCIER

Un échéancier a été déterminé pour chaque moyen d'action en fonction d'un délai approximatif de réalisation. Les détails sont présentés dans le tableau suivant :

ÉCHÉANCIER DURÉE

Court : moins de 5 ans

Moyen : de 5 à 10 ans

Long : plus de 10 ans

COÛT ESTIMÉ

Le coût estimé de chaque moyen d'action se répartit selon trois fourchettes de dépenses, variant de « faible », « moyen » à « élevé ». Le détail de ces dépenses apparaît dans le tableau suivant :

COÛT FOURCHETTE DE PRIX

Faible : moins de 10 000 \$

Moyen : de 10 000\$ à 100 000 \$

Élevé : plus de 100 000 \$

Liste des figures

Figure 1	Lower Canada Bouchette, Joseph ; Faden, William, Canada 1815	p. 1
Figure 2	Illustration des paliers de réglementation	p. 7
Figure 3	Ligne du temps	p. 9
Figure 4	L'île Perrot en 1817	p. 10
Figure 5	Chapelle Sainte-Rose-de-Lima	p. 11
Figure 6	Vue ancienne de L'Île-Perrot	p. 11
Figure 7	<i>Location plan</i>	p. 12
Figure 8	Pont de l'Île Perrot	p. 12
Figure 9	Évolution de la population en personnes	p. 14
Figure 10	Taux de croissance en logement sur une période de 35 ans	p. 15
Figure 11	Évolution projetée de la population jusqu'en 2036	p. 16
Figure 12	Maison à toit mansardé	p. 18
Figure 13	600, boulevard Perrot	p. 19
Figure 14	Église Sainte-Rose-de-Lima (2024)	p. 20
Figure 15	Patrimoine bâti et perspectives (carte)	p. 21
Figure 16	Perspective vers le plan d'eau	p. 22
Figure 17	Débit journalier moyen annuel du MTMDQ, 2004, 2012 et 2024	p. 23
Figure 18	Gare de l'île Perrot	p. 26
Figure 19	Mobilité et transport (carte)	p. 27
Figure 20	École de rang	p. 31
Figure 21	Services publics et commerces (carte)	p. 33
Figure 22	Localisation des parcs	p. 35
Figure 23	Desserte des parcs avec aires de jeux et des grands parcs	p. 36
Figure 24	Milieus naturels (carte)	p. 37
Figure 25	Contraintes naturelles et anthropiques (carte)	p. 40
Figure 26	Cote d'inondation	p. 41
Figure 27	Réseaux majeurs	p. 44
Figure 28	Carte des Îlots de chaleur	p. 58
Figure 29	Concept d'organisation spatiale (carte)	p. 62
Figure 30	Aires paysagères (carte)	p. 64
Figure 31	Illustration des aires paysagères	p. 64
Figure 32	Port d'arbres	p. 67
Figure 33	Lots vacants (carte)	p. 89

Liste des tableaux

Tableau 1	Évolution de la population entre 2001 et 2021 pour les 5 principales villes de la MRC de Vaudreuil-Soulanges	p. 14
Tableau 2	Évolution projetée de la population entre 2001 et 2036 pour les 5 principales villes de la MRC de Vaudreuil-Soulanges	p. 15
Tableau 3	Revenu médian	p. 16
Tableau 4	Typologie résidentielle de certaines villes de la MRC Vaudreuil-Soulanges	p. 17
Tableau 5	Proportion des logements	p. 18
Tableau 6	Les problématiques actuelles et anticipées des liens intermunicipaux	p. 25
Tableau 7	Type de route	p. 25
Tableau 8	Nombre d'accidents répertoriés en date de 2024	p. 28
Tableau 9	Liste des équipements liés à l'éducation	p. 31
Tableau 10	Caractéristiques des parcs et espaces verts	p. 34
Tableau 11	Superficie des milieux naturels d'intérêt bénéficiant de mesures de protection	p. 39
Tableau 12	Liste des écosystèmes forestiers exceptionnels	p. 39
Tableau 13	Position des isophones situés aux abords du réseau routier et dont la vitesse affichée est supérieure à 50 km/h	p. 42
Tableau 14	Installation de prélèvement d'eau souterraine et de surface alimentant plus de 20 personnes	p. 43
Tableau 15	Liste des terrains contaminés	p. 43
Tableau 16	Immeuble, ouvrage ou activité présentant des risques pour la santé et la sécurité publiques	p. 44