



**VILLE DE L'ÎLE-PERROT**  
PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME  
Règlement numéro 665



# TABLE DES MATIÈRES

AVANT-PROPOS .....	1
1. MISE EN CONTEXTE .....	2
1.1 LES LIMITES DU SECTEUR VISÉ.....	2
1.2 LES CARACTÉRISTIQUES DU SECTEUR .....	4
1.2.1 L'utilisation du sol .....	4
1.2.2 Les zones homogènes .....	4
1.3 LES INFRASTRUCTURES DE CIRCULATION.....	9
1.4 LES RÉSEAUX MUNICIPAUX D'AQUEDUC ET D'ÉGOUT.....	9
2. SYNTHÈSE DES PRINCIPAUX ÉLÉMENTS DE PROBLÉMATIQUE.....	10
3. VISION DE DÉVELOPPEMENT .....	13
4. ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT .....	14
5. CONCEPT D'AMÉNAGEMENT .....	20
6. STRATÉGIE DE MISE EN OEUVRE .....	22
6.1 LES AFFECTATIONS DU SOL .....	22
7. PLAN D'ACTION .....	24
8. PROGRAMME DE REVITALISATION .....	26
9. CONDITIONS DE RÉUSSITE DU PPU .....	27
10. SÉQUENCE DE RÉALISATION DU PPU .....	28
11. ENTRÉE EN VIGUEUR .....	29
ANNEXE A : ENQUÊTE SUR LE STATIONNEMENT .....	DD

# LISTE DES TABLEAUX

TABLEAU 1.	LES ZONES HOMOGENES DU SECTEUR.....	6
TABLEAU 2.	AFFECTATIONS DU SOL ET DENSITE D'OCCUPATION DU SOL .....	22
TABLEAU 3.	PLAN D'ACTION .....	24

# LISTE DES FIGURES

FIGURE 1.	LIMITES DU PPU DU SECTEUR CENTRE .....	3
FIGURE 2.	LES ZONES HOMOGENES.....	5
FIGURE 3.	LE CONCEPT D'AMÉNAGEMENT .....	21

# AVANT-PROPOS

La réalisation du programme particulier d'urbanisme (PPU) du secteur Grand Boulevard/ boulevard Perrot fait suite à certains constats soulevés par le conseil municipal de L'Île-Perrot et par un groupe de commerçants ayant une place d'affaires dans le Secteur Centre.

Au début de 2005, un comité de revitalisation composé d'élus, de citoyens et de commerçants était mis sur pied en vue de déceler les problèmes inhérents à ce secteur identifié comme « le secteur central » et de proposer des solutions permettant de le rendre plus attrayant, plus fonctionnel et plus dynamique.

En mars 2007, le conseil municipal de L'Île-Perrot mandatait la firme Sotar en vue de préparer un Programme particulier d'urbanisme (PPU) pour le secteur. Suite à plusieurs rencontres avec les membres du comité de revitalisation et les membres du conseil, la firme déposait en décembre 2008 un projet préliminaire de PPU.

En janvier 2011, le conseil municipal mandatait la firme « Fondation Rues principales » en vue d'assurer la mise en marche du projet de revitalisation du centre-ville. Plusieurs rencontres avec les commerçants, les citoyens et les représentants de Rues Principales ont permis de mettre en lumière les problèmes qui se posent dans le secteur et de préciser certaines pistes de solution à retenir dans la réalisation du projet de revitalisation et notamment du PPU. Le PPU est donc le fruit de l'ensemble des suggestions et des propositions émanant des rencontres avec les membres du conseil municipal, du comité de revitalisation et de plusieurs intervenants du secteur.

En 2013, la firme AECOM a été mandatée pour revoir le PPU du secteur Grand Boulevard/Boulevard Perrot. Certaines composantes structurantes nécessitaient d'être mise à jour, notamment pour tenir compte d'un éventuel réaménagement de l'autoroute 20 qui aura des répercussions majeures sur l'environnement urbain de la Ville de L'Île-Perrot. Il devient donc important de préciser certaines orientations de mise en valeur pour le secteur central de la Ville. Ainsi, une mise à jour cartographique a été faite en plus d'une réflexion sur la stratégie de croissance, considérant le manque d'espaces disponibles à l'intérieur du périmètre urbain. Celle-ci a permis de déterminer les terrains à développer ou à redévelopper à l'intérieur des limites du PPU.

En 2016, à la suite de l'entrée en vigueur du plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) et de la modification du schéma d'aménagement, la Ville de L'Île-Perrot entame la révision de son plan et de ses règlements d'urbanisme. La firme Groupe BC2 est alors mandatée pour accompagner la Ville dans ce processus qui inclut la mise à jour du PPU du secteur Centre, pour lequel le plan d'urbanisme prévoit des objectifs d'aménagement spécifiques. La présente modification du PPU vise donc à actualiser le portrait du secteur, mais aussi à arrimer l'ensemble du document avec la nouvelle vision du plan d'urbanisme.

# 1. MISE EN CONTEXTE

Le secteur Grand Boulevard/boulevard Perrot était anciennement le cœur commercial du village de L'Île-Perrot, mais avec la construction depuis une vingtaine d'années, de commerces de grandes surfaces et de centres commerciaux sur le boulevard Don-Quichotte, le secteur a perdu son dynamisme et s'est affaibli économiquement. Cette résultante est d'ailleurs bien visible dans le paysage actuel. On remarque plusieurs bâtiments défraîchis ou peu attrayants, des locaux vides, peu de nouvelles constructions ou de rénovations récentes et des infrastructures municipales parfois déficientes. Certaines zones du secteur présentent des lacunes au niveau de la qualité du bâti, du stationnement, de l'affichage et de l'aménagement paysager qu'on ne retrouve pas nécessairement dans les autres zones. Le présent PPU tient donc compte de ces disparités dans la formulation des objectifs, des interventions d'aménagement, des stratégies et des modifications réglementaires proposés.

Toutefois, malgré cet essoufflement, depuis l'entrée en vigueur du PPU en 2008, on remarque un prélude à la transformation du secteur, notamment la rénovation de certains bâtiments existants et l'arrivée de quelques nouveaux commerces de proximité. Par le fait même, la mise en place d'une stratégie de marketing et de communication porteuse, de la tenue d'activités ainsi que l'attribution d'aide financière a attiré de nouveaux investisseurs et commerçants à s'établir au centre-ville.

La mise à jour du PPU vise donc à redéfinir ses objectifs, orientations et stratégies qui permettront de poursuivre la tangente entreprise depuis 2008. Ainsi il sera possible de redynamiser le secteur afin de le rendre plus fonctionnel et plus attrayant pour les investisseurs et surtout au public.

De plus, considérant les opportunités de redéveloppement auxquelles la ville est soumise, celle-ci doit saisir l'occasion de se repositionner en densifiant les secteurs identifiés au plan d'urbanisme, entre autres plusieurs terrains localisés en plein cœur de la ville, à même le secteur Centre.

## 1.1 LES LIMITES DU SECTEUR VISÉ

Le secteur Centre faisant l'objet du présent PPU est situé dans la partie centrale de la ville de L'Île-Perrot. Il couvre une superficie d'environ 30 hectares et s'articule autour de deux axes de circulation, à savoir le Grand Boulevard, entre l'autoroute du Souvenir et le boulevard Don Quichotte, et le boulevard Perrot, entre l'autoroute du Souvenir et le parc René-Trottier (Figure 1, page suivante).





## **1.2 LES CARACTÉRISTIQUES DU SECTEUR**

### **1.2.1 *L'utilisation du sol***

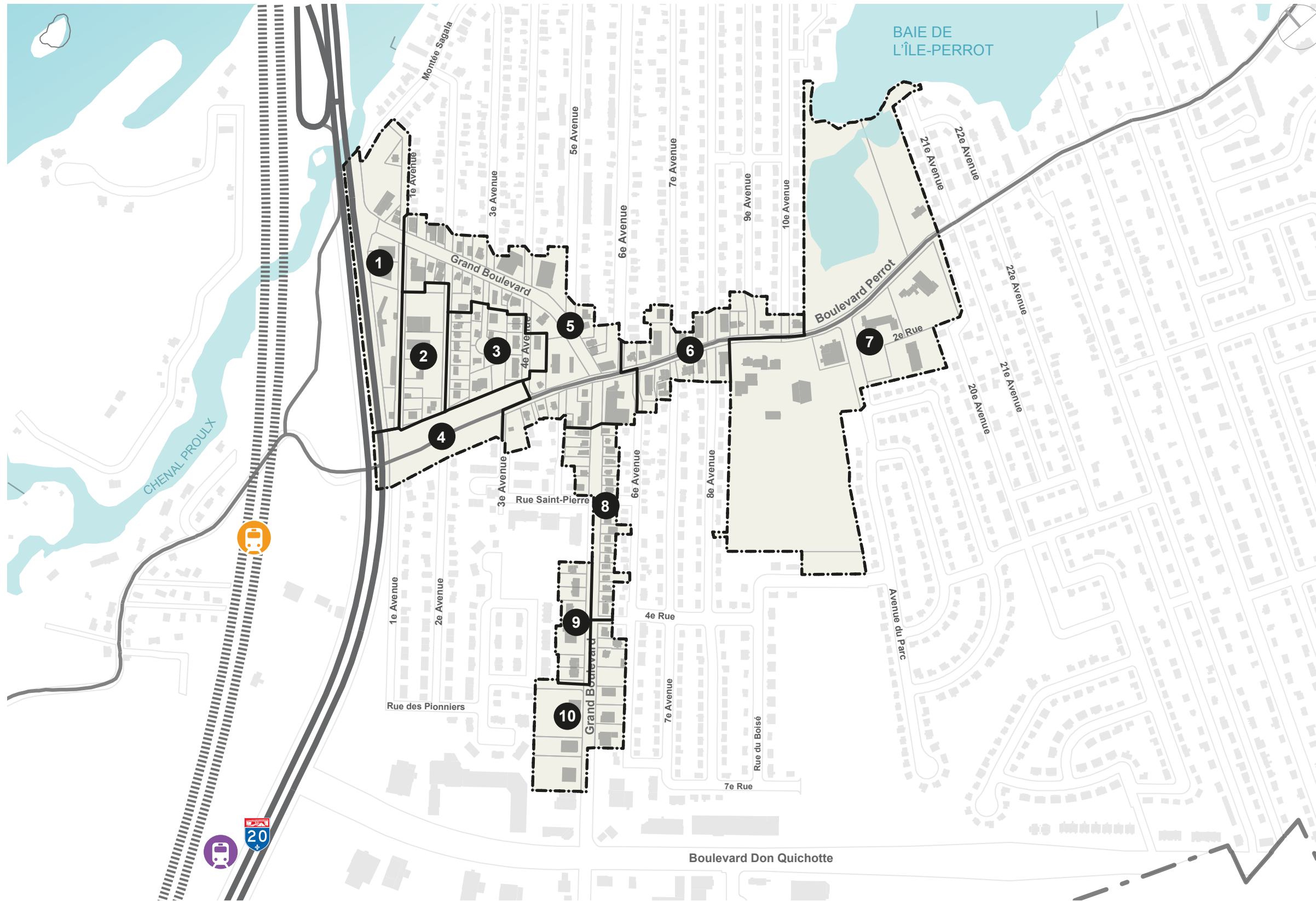
L'analyse de la typologie des bâtiments du secteur permet de constater qu'une partie de celui-ci a été construite il y a plus de 40-50 ans et qu'il fait partie de la trame remontant aux débuts de l'histoire de L'Île-Perrot. Avant la construction de l'autoroute du Souvenir, la circulation régionale provenant de Montréal ou de la région de Vaudreuil-Soulanges et de l'Ontario était canalisée sur le Grand Boulevard où se sont implantés plusieurs commerces. Pour sa part, le boulevard Perrot a servi d'axe de pénétration qui a permis les premiers développements de l'île au chapitre de l'agriculture et de la villégiature. À l'intérieur du secteur visé, il a aussi été le siège de quelques commerces et de certaines institutions tels l'église, l'hôtel de ville, le poste de sécurité-incendie, la bibliothèque, etc.






### **1.2.2 *Les zones homogènes***

Une analyse plus fine du secteur permet d'identifier 11 zones homogènes au chapitre de l'utilisation du sol (Tableau 1, page suivante)). Une zone homogène peut se définir comme une zone rassemblant des usages semblables au niveau de l'utilisation du sol.

Le tableau 1 présenté ci-après donne un aperçu des caractéristiques propres à chacune de ces zones. On y précise pour chacune la dominance de l'utilisation du sol et une appréciation de la qualité du bâti, du paysage, du stationnement et des infrastructures municipales. Cet exercice permet de mieux cerner le caractère et les problématiques de chacune des parties composantes du secteur visé.

# ZONES HOMOGÈNES



-  Limite d'une zone homogène
-  Zone homogène
-  Gare
-  Gare projetée
-  Périmètre du PPU du Secteur Centre



Sources : Ville de L'Île-Perrot, 2015

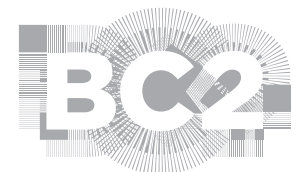


Tableau 1. Les zones homogènes du secteur

Zone	Utilisation du sol	État du cadre bâti	Paysagisme et stationnement	Infrastructures municipales	Commentaires
1- Grand Boulevard nord (compris entre la 1 <sup>re</sup> Avenue et une ligne située au sud du boulevard Perrot)	Commerciale	Moyen ou mauvais	<ul style="list-style-type: none"> <li>Très peu d'aménagement des aires de stationnement et des cours des propriétés;</li> <li>Stationnement en façade non délimité</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Trottoir du côté Sud;</li> <li>Bande piétonne marquée au sol du côté Nord;</li> <li>Bande cyclable unidirectionnelle de chaque côté du boulevard;</li> <li>Présence de bacs à fleurs installés dans l'emprise de rue;</li> <li>Éclairage sur un seul côté;</li> <li>Fil aérien en cour avant du côté Sud;</li> <li>Aucun égout pluvial.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Certains usages ne cadrent pas avec la vocation d'une rue commerciale (par ex. atelier de soudure, 3 postes d'essence, lave-auto)</li> </ul>
2- Grand Boulevard sud (compris entre une ligne située au Sud du boulevard Perrot et la rue St-Pierre (côté ouest) et la 4 <sup>e</sup> Rue (côté est)	Résidentielle unifamiliale ou mixte	Acceptable	<ul style="list-style-type: none"> <li>Terrains gazonnés et paysagés en général;</li> <li>Stationnements en façade comprenant peu de surfaces végétales.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Trottoirs et pavage en bon état;</li> <li>Bande cyclable unidirectionnelle de chaque côté du boulevard;</li> <li>Éclairage sur un seul côté.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Dans le cas où il y a un commerce, les voitures sont stationnées devant la façade et doivent reculer dans la rue;</li> <li>Un remembrement cadastral de petits lots pourrait permettre l'insertion de nouveaux commerces.</li> </ul>
3- Grand Boulevard sud (au sud de la rue Saint-Pierre)	Institutionnelle (école François-Perrot)	Bon	<ul style="list-style-type: none"> <li>Terrains gazonnés et paysagés.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Trottoirs et pavage en bon état;</li> <li>Bande verte aménagée du côté Ouest;</li> <li>Éclairage d'un seul côté;</li> <li>Bande cyclable unidirectionnelle de chaque côté du boulevard.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Conflit entre la piste cyclable et le débarcadère devant l'école François-Perrot (voir le plan de déplacement réalisé en avril 2015 dans le cadre du programme « À pied, à vélo, ville active »);</li> <li>Présence d'une traverse piétonne sécurisée avec marquage au sol ainsi qu'un brigadier sur les heures scolaires</li> </ul>

Zone	Utilisation du sol	État du cadre bâti	Paysagisme et stationnement	Infrastructures municipales	Commentaires
4- Grand Boulevard sud, côté ouest, entre l'école François-Perrot et la rue des Pionniers	Résidentielle Haute densité	Moyen	<ul style="list-style-type: none"> <li>La plupart des bâtiments ont un stationnement à l'avant sans paysagisme.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Trottoirs et pavage en bon état;</li> <li>Bande verte aménagée du côté Ouest;</li> <li>Présence de la piscine municipale extérieure</li> <li>Éclairage d'un seul côté du boulevard;</li> <li>Bande cyclable unidirectionnelle de chaque côté du boulevard.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Deux restaurants dans le secteur avec une terrasse en cour avant.</li> </ul>
5- Grand Boulevard sud, entre la rue des Pionniers et la 4 <sup>e</sup> rue et la ligne arrière des lots du boulevard Don Quichotte	Commerciale	Bon	<ul style="list-style-type: none"> <li>Terrains gazonnés</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Trottoirs et pavage en bon état;</li> <li>Bande verte aménagée du côté Ouest;</li> <li>Éclairage d'un seul côté;</li> <li>Bande cyclable unidirectionnelle de chaque côté du boulevard.</li> </ul>	<p>On relève dans cette zone un garage de mécanique qui cadre très mal avec le reste du tissu commercial.</p> <p>On relève aussi un terrain vacant qui a déjà été contaminé.</p>
6- Boulevard Perrot entre l'autoroute du Souvenir et la 4 <sup>e</sup> Avenue	Terrains gazonnés de chaque côté du boulevard	Aucun bâtiment	<ul style="list-style-type: none"> <li>Terrains gazonnés de chaque côté du boulevard</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Pavage en bon état;</li> <li>Éclairage d'un seul côté;</li> <li>Sentier piétonnier du côté sud.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Une partie du terrain est une emprise du MTQ;</li> <li>Ajout d'éléments signalétiques et de mobilier.</li> </ul>
7- Boulevard Perrot entre la 6 <sup>e</sup> Avenue et le parc René-Trottier	Commerciale	Moyen	<ul style="list-style-type: none"> <li>Très peu de paysagement sur les terrains;</li> <li>Stationnement en façade non délimité</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Trottoir du côté ouest seulement;</li> <li>Pavage en bon état;</li> <li>Éclairage d'un seul côté.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Certains bâtiments sont de facture très ordinaire tandis que d'autres sont de très bonne qualité (garderie, certaines résidences, édifice commercial au 100 boul. Perrot, salon funéraire).</li> </ul>
8- Boulevard Perrot (côté sud) entre la 8 <sup>e</sup> Avenue et les limites du secteur	Institutionnelle (Hôtel de ville, bibliothèque, centre communautaire, centre d'accueil, église, parc René-Trottier)	Bon	<ul style="list-style-type: none"> <li>Gazonné et paysagé</li> <li>Stationnement bien délimité pour chacun des édifices de cette zone.</li> <li>Affichage à revoir</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Trottoir et pavage en moyen état;</li> <li>Éclairage peu adapté;</li> <li>Aqueduc et égout;</li> <li>Parcs et infrastructures sportives de qualité.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Il s'agit ici du noyau institutionnel de la Ville. Il est relativement bien aménagé et attrayant. Toutefois, des améliorations pourraient être envisagées au parc René-Trottier afin d'en faire un véritable parc riverain.</li> </ul>

Zone	Utilisation du sol	État du cadre bâti	Paysagisme et stationnement	Infrastructures municipales	Commentaires
9- Terrains compris entre l'autoroute du Souvenir et la 1 <sup>re</sup> Avenue	Commerciale	Moyen	<ul style="list-style-type: none"> <li>Très peu de paysagement sur les terrains;</li> <li>Stationnement en façade de la 1<sup>re</sup> Avenue.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Aucune bordure ou trottoir;</li> <li>Éclairage d'un seul côté;</li> <li>Problématique pour l'écoulement des eaux pluviales.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Il s'agit de la vitrine commerciale de la Ville sur l'autoroute 20;</li> <li>Certaines façades et cours avant ont été rénovées et bonifiées au cours des dernières années (ex. : 10, Grand Boulevard).</li> </ul>
10- Terrains compris entre la 1 <sup>re</sup> et la 2 <sup>e</sup> Avenue	Commerciale et d'entreposage	Mauvais	<ul style="list-style-type: none"> <li>Aucun paysagement;</li> <li>Stationnement non organisé.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Aucune bordure ou trottoir;</li> <li>Éclairage d'un seul côté.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>La 1<sup>re</sup> Avenue a des traits de zone industrielle (cour d'entreposage de véhicules, entreposage de machinerie lourde)</li> </ul>
11- Terrains compris entre la 2 <sup>e</sup> Avenue et la ligne arrière des lots du Grand Boulevard	Résidentielle Unifamiliale, bifamiliale et multifamiliale	Moyen	<ul style="list-style-type: none"> <li>Terrains gazonnés et paysagés.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Aucune bordure ou trottoir;</li> <li>Éclairage d'un seul côté.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Problème d'interface sur la 2<sup>e</sup> Avenue;</li> <li>Présence de terrains vacants la 3<sup>e</sup> et la 4<sup>e</sup> Avenue.</li> </ul>

### 1.3 LES INFRASTRUCTURES DE CIRCULATION

La circulation est assurée à l'intérieur du secteur ou en marge de celui-ci par quatre types de voie de circulation :

- L'autoroute du Souvenir relevant du ministère des Transports du Québec (MTQ) et sur laquelle on enregistre un débit journalier moyen annuel d'environ 53 000 véhicules<sup>[1]</sup>. Trois intersections de cette autoroute assurent l'accès à L'Île-Perrot, soit au niveau du Grand-Boulevard, du boulevard Perrot et du boulevard Don Quichotte. Un réaménagement majeur de cette autoroute est prévu à long terme par le MTQ pour y améliorer la fluidité des transports, mais aucun plan officiel n'a été présenté à la Ville. Les intersections deviendraient assurément des échangeurs complets, ce qui aurait un impact majeur sur les entrées de ville, surtout pour celle du boulevard Perrot. Puisque l'espace au sol où se trouve actuellement l'autoroute n'est définitivement pas suffisant à ces travaux, des scénarios d'infrastructures en remblai ou en déblais du boulevard Perrot sont prévisibles. Le réaménagement de l'autoroute est nécessaire pour soutenir le développement de la Ville de L'Île-Perrot et en améliorer ses accès. Cependant, toutes les étapes de ces travaux, de l'idéation à la conception, devront se faire de concert avec toutes les parties prenantes impliquées afin d'assurer un processus de planification intégrée du territoire. Ce réaménagement est l'occasion de réaménager l'entrée de ville principale (intersection Grand Boulevard et A20) afin de doter le secteur d'une plus-value visuelle.
- Le boulevard Don Quichotte est identifié comme route collectrice dans la hiérarchie des voies du réseau supérieur du MTQ. Bien que n'étant pas situé à l'intérieur du secteur visé par le présent PPU, il en est très rapproché et permet un accès direct au secteur via le Grand Boulevard.
- Le Grand Boulevard et le boulevard Perrot se rangent dans la catégorie des voies intermunicipales étant donné qu'ils se raccordent aux municipalités voisines de Pincourt et de Notre-Dame-de-L'Île-Perrot. Ces deux voies de circulation relèvent de la Ville de L'Île-Perrot et enregistrent des débits de circulation relativement élevés tout particulièrement aux heures de pointe du matin et de fin de journée.
- Les voies de desserte locale qui rassemblent toutes les autres rues du secteur et qui se raccordent aux deux principaux axes de circulation du secteur.

### 1.4 LES RÉSEAUX MUNICIPAUX D'AQUEDUC ET D'ÉGOUT

L'état des réseaux d'aqueduc et d'égout n'a pas été analysé de façon précise à l'intérieur du secteur. Selon les informations disponibles à la Ville de L'Île-Perrot, il ressort que les réseaux sont relativement adéquats sauf pour le tronçon du Grand Boulevard entre le boulevard Perrot et l'autoroute 20 et les avenues qui présente un problème au niveau de l'égouttement des eaux pluviales. Des travaux d'importance devront être planifiés d'ici les dix prochaines années ce qui limite l'implantation de plusieurs aménagements de nature plus permanente.

---

<sup>[1]</sup> Plan d'urbanisme de L'Île-Perrot, janvier 2016

## 2. SYNTHÈSE DES PRINCIPAUX ÉLÉMENTS DE PROBLÉMATIQUE

L'analyse des caractéristiques et du fonctionnement du secteur visé permet de dégager une synthèse des principaux éléments de problématique. C'est à partir de ceux-ci qu'on pourra identifier des objectifs, orientations et stratégies qui permettront de réaménager et de dynamiser le secteur.

- 1) Le secteur n'est pas homogène au niveau de l'utilisation du sol
- 2) Un réaménagement de l'autoroute du Souvenir par le MTQ modifierait le réseau de circulation actuel du secteur et conséquemment des flux circulatoires.
- 3) En raison de leur vocation et de leur localisation, certains secteurs commerciaux de la région présentent actuellement un plus grand dynamisme et détiennent un plus fort pouvoir d'attraction;
- 4) Le secteur compte un certain nombre de points forts sur lesquels il faudra miser:
  - i) Situation géographique très enviable : une des deux portes d'entrée de L'Île-Perrot, du territoire de la MRC de Vaudreuil-Soulanges et lieu de passage de plusieurs résidants de l'île;
  - ii) Situation en marge de deux échangeurs de l'autoroute du Souvenir dont le volume de circulation est important (DJMA de 50 000 véhicules/jour);
  - iii) Proximité de la gare du train de banlieue de l'AMT;
  - iv) Le secteur comprend déjà une structure commerciale axée sur des segments du Grand Boulevard et du boulevard Perrot. Bien que cette structure commerciale soit imparfaite, il existe déjà des commerces qui cadrent bien avec la vocation d'un centre-ville.
  - v) L'aspect insulaire du territoire propose plusieurs vues et accès à proximité du centre-ville. Le secteur est riverain du chenal Proulx dans sa partie nord, ce qui permet une ouverture sur la rivière des Outaouais;
  - vi) Le secteur présente plusieurs opportunités de redéveloppement;
  - vii) L'implantation de nouveaux bâtiments sert de modèle à suivre en matière d'architecture;
  - viii) Les propriétaires et locataires affichent une volonté marquée pour réaliser des améliorations au niveau des façades, de l'aménagement paysager et de l'affichage;
  - ix) La reconnaissance et l'appropriation croissante du secteur par la population locale;
  - x) Les interventions de la Ville de L'Île-Perrot dans le secteur (piste cyclable, bande paysagère, bacs à fleurs) ont reçu un accueil favorable de la population et des commerçants.
- 5) Le secteur compte aussi un certain nombre de points faibles qu'on devra tenter d'éliminer ou d'atténuer :
  - i) L'entrée de ville et du secteur centre-ville à l'intersection de l'autoroute du Souvenir et du boulevard Perrot n'est pas suffisamment soulignée;
  - ii) Absence d'un lieu de rassemblement et d'un point focal fort tel une place publique, un square ou des bâtiments historiques et attrait touristiques bien visibles (tel le canal et les écluses de Sainte-Anne-de-Bellevue);



- iii) Plusieurs bâtiments commerciaux sont peu attrayants au niveau de leur architecture. Certains manquent d'entretien. Malgré des améliorations notables dans le Secteur, certaines propriétés présentent des déficiences au niveau des aménagements extérieurs (stationnements non délimités, peu d'aménagements paysagers, affichage très disparate et de mauvais goût);
  - iv) Les aires de stationnement en cour avant et les nombreuses entrées charretières sont la source de conflits en les voitures et les piétons et cyclistes;
  - v) L'offre en stationnement sur rue et hors-rue est insuffisante pour assurer la vitalité commerciale dans la portion nord du Grand Boulevard.
- 6) Sur les segments commerciaux du Grand Boulevard et du boulevard Perrot, les infrastructures municipales sont déficientes.
- i) Niveau variable des trottoirs en raison des nombreuses entrées charretières;
  - ii) Seule une bande piétonne marquée au sol délimite le côté nord de la chaussée sur le segment nord du Grand Boulevard;
  - iii) Une bande paysagère a été aménagée sur le côté est dans le segment sud du Grand Boulevard. Les aménagements paysagers restent limités;
  - iv) La signalisation et l'éclairage ne sont pas adaptés au caractère d'une rue commerciale de centre-ville;
  - v) Il n'y a pas d'égout pluvial sur le segment est du Grand Boulevard;
  - vi) Les poteaux et filages électriques sont prédominants sur rue et briment le paysage au centre-ville.
- 7) Les stationnements en façade
- 8) Certains usages cadrent mal avec la fonction de certaines zones :
- i) Sur le Grand Boulevard Nord: postes d'essence, atelier de soudure, lave-auto, plomberie.
  - ii) Sur le Grand Boulevard Sud : atelier de mécanique et cour de voitures usagées.
  - iii) Sur la 1<sup>re</sup> Avenue : aire d'entreposage de voitures, entreposage de machinerie lourde.
- 9) La partie nord du secteur se situe à l'intérieur de la zone de contrainte de bruit de l'autoroute du Souvenir. Ceci pose des limites à la construction d'habitations dans cette partie du secteur.



Piste cyclable et bande paysagère aménagées en bordure du Grand Boulevard.



Bande piétonne marquée au sol et bac à fleurs installé dans l'emprise du Grand Boulevard.





Aménagements et cadre bâti sur le Grand Boulevard, à l'intersection de la 5<sup>e</sup> Avenue.



Intersection du boulevard Perrot et du Grand Boulevard.



Grand Boulevard entre la 2<sup>e</sup> et la 3<sup>e</sup> Avenue.



Segment commercial de la 1<sup>re</sup> Avenue.



Station-service sur le Grand Boulevard, à l'intersection de la 4<sup>e</sup> Avenue.



Bâtiment commercial sur le Grand Boulevard, à l'intersection de la 4<sup>e</sup> Avenue.

### 3. VISION DE DÉVELOPPEMENT

Le secteur centre se trouvant à la porte d'entrée de la Ville L'Île Perrot, il convient d'en faire un lieu attractif où les résidents et passants de tout horizon retrouveront un milieu de vie distinctif, stimulant et agréable. Dans une vision de développement axée sur les enjeux des villes en mutation, le secteur centre de L'Île-Perrot encourage une densité résidentielle ainsi qu'une mixité sociale et de fonctions.

Chic, moderne et convivial, le secteur centre offre une qualité de vie à proximité de la ville. On y retrouve de larges trottoirs et des voies cyclables, de manière à faire une place aux différents modes de transport durable. Des aménagements paysagers de qualité, un cadre bâti soigné et un design urbain recherché en font sa distinction. Sa proximité avec l'eau et la nature, ainsi que la présence d'espaces verts lui donne un cachet tout à fait unique. À ces atouts s'ajoute une histoire riche, lui conférant un pouvoir d'attraction régional.



## 4. ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT

Prenant en compte les différents éléments de la problématique identifiés, cinq (5) orientations d'aménagement sont proposées.

Au moment de mettre à jour le PPU en 2016, certains éléments mentionnés ci-après ont été réalisés par la Ville de L'Île-Perrot. Il apparaît important de les conserver afin de mesurer l'état d'avancement du PPU.

### **Orientation 1 : Établir un « Cœur économique (Centre-Ville) » dynamique et attractif**

Un centre-ville ou une rue principale d'une municipalité se caractérise bien souvent par la présence de certaines fonctions et caractéristiques distinctives qui soutiennent la vitalité de ce secteur central. Ces éléments identitaires sont, entre autres, la présence de fonctions institutionnelles telles qu'un hôtel de ville, une église, une place publique ou un parc commémoratif, une trame urbaine favorisant le piéton, une mixité des fonctions à même les bâtiments, un cadre bâti historique et patrimonial ainsi que des commerces et services contribuant à l'ambiance du lieu (ex. café-terrasse, boulangerie, épicerie fine, etc.).

Actuellement, le centre-ville de la Ville de L'Île-Perrot n'est pas bien défini dans l'espace urbain. Différentes activités commerciales se sont établies le long de l'axe Grand Boulevard sans toutefois contribuer à l'établissement d'un cœur commercial distinctif. Malgré la spécialisation de certains d'entre eux, ces commerces sont étalés sans véritable logique stratégique d'implantation. De plus, la discontinuité des activités commerciales et l'insertion de la fonction résidentielle, particulièrement au rez-de-chaussée des bâtiments, ne contribuent pas à une vitalité économique optimale. Dans ce contexte, il apparaît opportun d'obliger une continuité commerciale au rez-de-chaussée des bâtiments dans certaines portions du Grand Boulevard,

L'Île-Perrot souhaite ainsi se doter d'un centre-ville distinctif. Cet espace convivial et animé permettra de mieux desservir sa population, tout en favorisant un lieu de rassemblement.

Le cœur du centre-ville se doit d'être concentré autour d'éléments structurants et de certains acquis. Le pôle civique et institutionnel constitué, entre autres, de l'hôtel de ville, de la bibliothèque, du parc René-Trottier menant à la Baie de l'Île Perrot, du parc Michel Martin et des plateaux sportifs extérieurs ainsi que l'intersection Grand Boulevard/boulevard Perrot, point focal très important dans la trame urbaine, sont des éléments structurants qui supporteront la consolidation d'un centre-ville.

Le PPU délimite ainsi le centre-ville au pourtour de l'intersection Grand Boulevard/boulevard Perrot vers le pôle civique et institutionnel existant sur le boulevard Perrot. La trame urbaine et le gabarit des bâtiments sont favorables à l'établissement d'un lieu central convivial. Bien que la circulation soit dense à cet endroit, en raison de l'emprise restreinte du boulevard Perrot, une stratégie de gestion du stationnement permettra de maintenir la convivialité du lieu tout en stimulant la fréquentation des commerces.

Il devient très important d'effectuer un choix judicieux des commerces et services devant s'installer au centre-ville. Ces derniers doivent contribuer à l'animation sur rue et être attractifs. De plus, une vision globale et intégrée du cadre bâti et de l'aménagement doit être établie. Les gestes ne peuvent être posés ponctuellement sans suivre une ligne directrice pour l'ensemble du centre-ville. L'encadrement des nouvelles insertions architecturales ou des travaux de rénovation ainsi que l'aménagement paysager des domaines publics et privés contribueront également à définir une signature distinctive au secteur central. La même logique s'applique à la gestion du stationnement qui ne peut être réalisée propriété par propriété.

Par ailleurs, la consolidation du noyau institutionnel et de l'aire verte/parc René-Trottier est privilégiée. La tenue d'activités culturelles, d'animation et de rassemblement favorisera une meilleure intégration de cet espace au centre-ville. Des mesures de protection de l'écosystème naturel de l'aire verte devront être mises en œuvre.

### **Objectifs spécifiques**

- 1.1 Redéfinir les limites du centre-ville afin de favoriser une concentration des commerces d'ambiance et d'éviter un éparpillement de ces derniers.
- 1.2 Définir une vision d'aménagement et de mise en valeur intégrée, notamment par l'élaboration d'un plan directeur d'aménagement du centre-ville et la révision du règlement relatif aux plans d'implantation et d'intégration architecturale.
- 1.3 Autoriser une mixité d'usages à l'image d'un pôle multifonctionnel et une mixité d'usages à même les bâtiments (continuité commerciale au rez-de-chaussée et habitations/bureaux aux étages).
- 1.4 Rassembler les commerces de proximité et de produits plus spécialisés qui contribueront à l'animation du lieu (ex. restauration et terrasses, marché public, épicerie fine, boulangerie, chocolaterie, crèmerie, fleuriste, etc.).
- 1.5 Assurer une complémentarité et non une compétitivité du pôle centre-ville avec le Carrefour Don Quichotte.
- 1.6 Exiger une grande fenestration des façades, davantage au rez-de-chaussée et l'aménagement de vitrines attrayantes.
- 1.7 Interdire l'aménagement de stationnement en marge avant des propriétés et définir une stratégie globale de gestion du stationnement (ex. aire de stationnement publique en arrière lot).
- 1.8 Mieux intégrer le pôle civique et culturel ainsi que l'aire verte/parc René Trottier au centre-ville.
- 1.9 Aménager les domaines publics et privés et éliminer les espaces résiduels.

**Orientation 2 : Confirmer le rôle de voie de ceinture historique du boulevard Perrot (entrée de ville et axe structurant menant au centre-ville et traversant la municipalité)**

Le réaménagement de l'autoroute 20 et le nouvel échangeur viendra confirmer l'entrée de ville localisée à l'intersection du boulevard Perrot. Cette intersection et l'axe du boulevard Perrot deviendront plus structurants puisqu'ils relieront différents pôles, soit la gare de train de banlieue, le centre-ville et les différents milieux de vie établis sur l'île.

La configuration actuelle de cette voie de ceinture est appelée à être revue, du moins pour le tronçon situé entre le réseau autoroutier et Grand Boulevard.

Le PPU favorise ainsi l'aménagement du boulevard Perrot en tant que porte d'entrée distinctive et animée, mais aussi comme un parcours sécuritaire et agréable pour les tous les modes de transport (concept de « rue partagée »). Les aménagements doivent également améliorer la connectivité avec les secteurs que le boulevard Perrot traverse.

**Objectifs spécifiques**

- 2.1 Se doter d'une vision et d'objectifs pour le réaménagement de l'entrée de ville;
- 2.2 Planifier le réaménagement de l'entrée de ville, en collaboration avec le ministère des Transports du Québec et s'assurer que le projet respecte la vision de la Ville de L'Île-Perrot;
- 2.3 Renforcer l'attractivité du pôle commercial de type autoroutier en mixité avec la fonction résidentielle.
- 2.4 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).
- 2.5 Réaménager l'intersection Grand Boulevard/boulevard Perrot et porter une attention particulière aux fonctions et au cadre bâti et paysager (point central).

### **Orientation 3 : Consolider l'axe de transition mixte (commercial et résidentiel) du tronçon nord de Grand Boulevard**

Le Grand Boulevard représente un axe historique dans la constitution et le développement de la Ville de L'Île-Perrot. Cependant, le réaménagement de l'autoroute 20 ne favorisera pas une entrée de ville structurante à cet endroit. Ce tronçon est d'ailleurs déjà utilisé pour le transit automobile puisqu'il permet d'atteindre rapidement le réseau autoroutier et de se diriger en direction nord. Cela a pour effet de ne pas supporter le développement d'un tronçon commercial dynamique et convivial.

Le PPU privilégie la consolidation de la fonction commerciale tout en favorisant une mixité avec la fonction résidentielle. Cela permettra de renforcer d'une part, la vitalité des activités économiques et d'autre part, le cadre bâti puisque le gabarit des bâtiments le long de cet axe peut être plus imposant.

Une attention particulière devra être portée au choix des commerces afin d'assurer une cohabitation harmonieuse avec la fonction résidentielle et la complémentarité avec le centre-ville.

#### **Objectifs spécifiques**

- 3.1 Permettre une mixité des fonctions commerciales et résidentielles le long du tronçon nord de Grand Boulevard (moyenne à forte densité).
- 3.2 Limiter les usages commerciaux et de services aux fonctions compatibles avec l'habitation.
- 3.3 Rehausser l'aménagement de l'emprise publique de la voie de circulation et aménager un réseau cyclable ainsi qu'une zone de détente.

#### **Orientation 4 : Consolider l'axe de transition mixte (institutionnel et de services) du tronçon sud de Grand Boulevard**

Le tronçon sud de Grand Boulevard comprend différents types de commerces et quelques habitations. Ce tronçon est qualifié de transition entre le boulevard Don Quichotte et les quartiers résidentiels établis au pourtour.

Le PPU privilégie de maintenir cette mixité, tout en assurant une cohabitation harmonieuse entre les fonctions commerciale et résidentielle ainsi que la fonction institutionnelle. L'amélioration de la sécurité pour les différents modes de transport constitue également une priorité.

Tout comme le tronçon nord, une attention particulière devra être portée au choix des commerces afin d'assurer la complémentarité avec le noyau central ainsi que le pôle régional Don Quichotte.

Le tronçon du Grand Boulevard localisé à proximité du boulevard Don-Quichotte offre des superficies de terrain qui permettent l'établissement de commerces de type artériel, tout comme observé sur le boulevard Don-Quichotte. Le maintien, voire le développement, de ce type de commerces y est toujours privilégié. Ce tronçon s'inscrit ainsi dans le prolongement de la desserte artérielle déjà présente.

Enfin, la proximité de la gare de train pourrait amener le redéveloppement et la densification de certaines propriétés sur ce tronçon.

#### **Objectifs spécifiques**

- 4.1 Permettre une mixité des fonctions commerciales (institutionnelles et de services) et résidentielles le long du tronçon sud de Grand Boulevard (moyenne à forte densité), tout en maintenant les commerces de type artériel aux abords du boulevard Don-Quichotte;
- 4.2 Limiter les usages commerciaux et de services aux fonctions compatibles avec l'habitation;
- 4.3 Rehausser l'aménagement de l'emprise publique de la voie de circulation et aménager un réseau cyclable.



**Orientation 5 : 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 de moyenne et forte densité**

Le secteur résidentiel formé par ce cadran est un milieu de vie de faible densité. De plus, la vitrine autoroutière et les fonctions commerciales lourdes actuellement établies sont davantage dévalorisées.

En raison de sa proximité de la gare de train, du Secteur centre et des fonctions commerciales, ce milieu de vie pourrait accueillir une plus forte densité et faire l'objet d'aménagements axés sur l'utilisation du transport en commun (TOD ou Transit-oriented development). Ceci aurait pour objectif de supporter une occupation du sol plus optimale.

Dans le cadre de la requalification de ce quartier, l'intégration de pratiques et techniques de construction durable (ex. : écoconstruction et efficacité énergétique) est favorisée.

À terme, le PPU privilégie la création d'un milieu de vie et de travail attrayant situé à quelques minutes de marche du Secteur Centre. Des normes, objectifs ou critères seront ajoutés au cadre normatif en place afin d'assurer la planification.

**Objectifs spécifiques**

- 5.1 Optimiser le lotissement (remembrement des lots) dans le but de requalifier :
  - a) Les fonctions commerciales lourdes le long de la 1<sup>er</sup> Avenue à des fins d'activités commerciales à l'échelle régionale
  - b) La fonction résidentielle de basse densité de la 2<sup>e</sup> Avenue pour tendre vers une densification de la fonction résidentielle, soit plus de 40 logements à l'hectare.
- 5.2 Privilégier des liens piétonniers et cyclables reliant le milieu de vie, le pôle de la gare et le centre-ville. Des liens piétons et cyclables seront aussi prévus et relieront la gare intermodale projetée avec les abords de l'autoroute 20 et le boulevard Don Quichotte.
- 5.3 Encourager des pratiques de construction et d'aménagement durables.

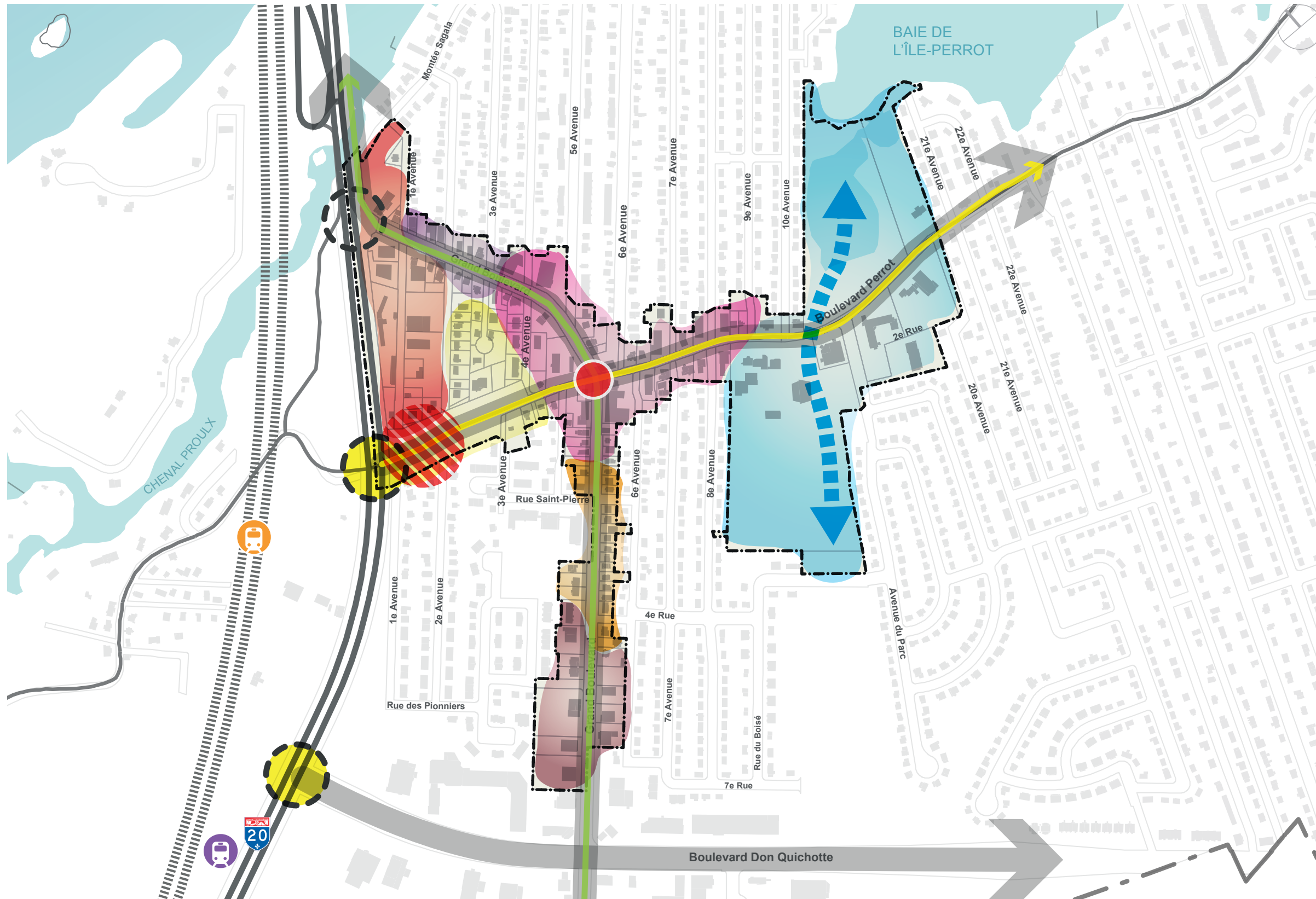


## 5. CONCEPT D'AMÉNAGEMENT

Le concept d'aménagement proposé traduit sur le plan spatial les orientations retenues. Le plan de la page suivante illustre les éléments suivants :

- 1) Le « **cœur économique (Centre-Ville)** », situé à l'intersection Grand Boulevard/boulevard Perrot vers les équipements institutionnels structurants. Les commerces et services d'ambiance contribuant à l'animation du lieu sont privilégiés. Les bâtiments mixtes (résidentiel, commercial et/ou institutionnel) répondant à cet objectif sont également privilégiés. Le réaménagement et le design distinctifs de l'intersection assureront la sécurité des usagers et la fluidité de la circulation.
- 2) **Deux tronçons commerciaux mixtes dans le prolongement du centre-ville.** La portion du Grand Boulevard se situant à l'extérieur du cœur du centre-ville permet de compléter la desserte commerciale tout en favorisant la consolidation et le développement de la fonction résidentielle.
- 3) **Une entrée de ville et un axe central convivial et distinctif.** L'aménagement d'une entrée de ville attractive, connectée sur les secteurs environnants et constituant un corridor de transport efficace et sécuritaire pour tous les modes de transport. L'établissement d'un pôle commercial de type autoroutier et l'aménagement d'une promenade distinctive permettront de renforcer cette voie de ceinture structurante au sein du territoire.
- 4) **L'établissement d'un pôle mixte (résidentiel, institutionnel et commercial régional) aux abords de la vitrine autoroutière A-20.** L'axe de l'autoroute 20 représente une opportunité d'établir des usages plus structurants pouvant bénéficier d'une grande visibilité.
- 5) **Le redéveloppement d'un milieu de vie de moyenne à forte densité.** Le redéveloppement du quartier centre permettra une occupation du sol plus optimale à proximité de la gare de train et des services publics.
- 6) **Le développement du transport actif** (réseaux cyclable et piétonnier) et un aménagement partagé et sécuritaire des emprises publiques favoriseront une mise en valeur globale de la partie centrale de la ville.

# CONCEPT D'AMÉNAGEMENT



- Voie structurante
- Portes d'entrée structurante
- Accès et sortie secondaire
- Intersection majeure
- Pôle commercial de type autoroutier
- Axe identitaire
- Réseau récréatif
- Consolidation du réseau récréatif

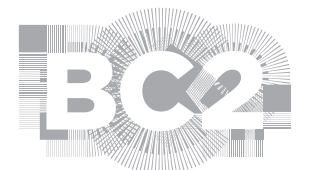
## AFFECTATIONS DU SOL

- Multifonctionnel (Centre-ville)
- Résidentiel de moyenne densité
- Mixte 1
- Mixte 2
- Commercial régional et résidentiel de haute densité
- Institutionnel et communautaire
- Commercial et résidentiel de moyenne à haute densité

- Gare
- Gare projetée
- Périmètre du PPU du Secteur Centre



Sources : Ville de L'Île-Perrot, 2015



# 6. STRATÉGIE DE MISE EN OEUVRE

L'atteinte de la vision de développement, des orientations, des objectifs et du concept d'aménagement nécessiteront des interventions de la part de la Ville de L'Île-Perrot au niveau des infrastructures, du mobilier urbain, des aménagements paysagers et de l'affichage public. Il faudra aussi que la réglementation d'urbanisme, telle que le règlement de zonage et le règlement relatif aux plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA), soit modifiée afin d'assurer la qualité architecturale des nouvelles insertions ou des rénovations de bâtiments, l'aménagement paysager et une meilleure intégration de l'affichage.

## 6.1 LES AFFECTATIONS DU SOL

Le programme particulier d'urbanisme précise et délimite les aires d'affectations ainsi que des indicateurs de densité à l'intérieur du secteur Central. Les différentes affectations du sol sont illustrées à même la carte du concept d'aménagement.

**Tableau 2. Affectations du sol et densité d'occupation du sol**

AFFECTATIONS	FONCTIONS AUTORISÉES	INDICATEURS DE DENSITÉ
Multifonctionnel (centre-ville)	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Habitation</li> <li>▪ Commerce et service d'ambiance</li> <li>▪ Bureau</li> <li>▪ Équipement ou service institutionnel</li> <li>▪ Place publique, parc, sentier polyvalent</li> <li>▪ Service d'utilité publique</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Nombre d'étages hors-sol : 2 à 3</li> <li>▪ Typologie : bâtiment mixte dont le rez-de-chaussée est commercial et les étages sont de bureaux ou résidentiels</li> <li>▪ Mode d'implantation : isolé</li> </ul>
Mixte 1 (tronçon Grand Boulevard Nord)	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Habitation</li> <li>▪ Commerce et services de type artériel</li> <li>▪ Bureau</li> <li>▪ Parc et sentier polyvalent</li> <li>▪ Service d'utilité publique</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Nombre d'étages hors-sol : 2 à 3</li> <li>▪ Typologie : bâtiment non résidentiel, résidentiel ou mixte</li> <li>▪ Mode d'implantation : isolé</li> </ul>
Mixte 2 (tronçon Grand Boulevard Sud)	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Habitation</li> <li>▪ Commerce et service de type artériel</li> <li>▪ Bureau</li> <li>▪ Parc et sentier polyvalent</li> <li>▪ Service d'utilité publique</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Nombre d'étages hors-sol : 2 à 3</li> <li>▪ Typologie : bâtiment non résidentiel, résidentiel ou mixte</li> <li>▪ Mode d'implantation : isolé</li> </ul>
Commerce régional et résidentiel haute densité (abords de l'autoroute)	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Commerce et service de type artériel ou régional</li> <li>▪ Bureau</li> <li>▪ Équipement ou service institutionnel</li> <li>▪ Habitation</li> <li>▪ Parc et sentier polyvalent</li> <li>▪ Service d'utilité publique</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Nombre d'étages hors-sol : 2 à 4</li> <li>▪ Typologie : bâtiment résidentiel, commercial ou institutionnel</li> <li>▪ Mode d'implantation : isolé ou jumelé</li> </ul>
Commercial de type autoroutier	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Commerce et service de type autoroutier</li> <li>▪ Parc et sentier polyvalent</li> <li>▪ Service d'utilité publique</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Nombre d'étages hors-sol : 1 à 4</li> <li>▪ Typologie : bâtiment non résidentiel</li> <li>▪ Mode d'implantation : isolé</li> </ul>
Résidentiel de moyenne densité	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Habitation moyenne et forte densité</li> <li>▪ Parc et sentier polyvalent</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Nombre d'étages hors-sol : 1 à 3</li> <li>▪ Typologie : bâtiment résidentiel</li> </ul>

AFFECTATIONS	FONCTIONS AUTORISÉES	INDICATEURS DE DENSITÉ
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Service d'utilité publique</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Mode d'implantation : isolé ou jumelé</li> </ul>
Commercial et résidentiel de moyenne à haute densité (près de Don Quichotte)	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Commerce et service</li> <li>▪ Habitation moyenne et forte densité</li> <li>▪ Parc et sentier polyvalent</li> <li>▪ Service d'utilité publique</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Nombre d'étages hors-sol : 1 à 5</li> <li>▪ Typologie : bâtiment résidentiel, mixte ou commercial</li> <li>▪ Mode d'implantation : isolé ou jumelé</li> </ul>

# 7. PLAN D'ACTION

Le plan d'action est établi selon les cinq (5) orientations qui soutiennent la vision d'aménagement du secteur Central.

Lorsqu'une action est marquée d'un crochet (✓), celle-ci a été réalisée au moment de mettre à jour le PPU en 2016. Un nouvel échéancier débutant en 2016 est également proposé pour les actions non réalisées.

**Tableau 3. Plan d'action**

ORIENTATIONS	ACTIONS	PARTENAIRES	ÉCHÉANCIER 2016
<b>Orientation 1</b> Établir un « Cœur économique (centre-ville) » dynamique et attractif	<b>Action 1.1</b> Élaborer un concept de mise en valeur du secteur Centre afin de définir l'image souhaitée en concertation avec le milieu (projet collectif – charrette d'idéation). <u>Mise à jour 2016 :</u> Une charrette d'idéation a été tenue dans le cadre de l'étude « Vitrine sur L'Île-Perrot », produite par URBEM (Université McGill) en décembre 2014.	Ville Partenaire privé Commerçants Citoyens	Non applicable.
	<b>Action 1.2</b> Modifier le règlement de zonage afin de notamment : <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Privilégier l'implantation de commerces d'ambiance dans le secteur Centre et de les limiter à l'extérieur de ce dernier;</li> <li>▪ Réviser les normes d'aménagement du domaine privé;</li> <li>▪ Réviser les exigences liées aux cases de stationnement.</li> </ul> <u>Mise à jour 2016 :</u> Le nouveau règlement de zonage adopté en 2016 intègre ces éléments.	Ville Partenaire privé	Non applicable.
	<b>Action 1.3</b> Réviser le règlement relatif aux plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) afin d'établir une image intégrée et harmonieuse du secteur Centre, notamment : <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Encadrer les nouvelles insertions de bâtiments et les rénovations du cadre bâti;</li> <li>▪ Améliorer l'intégration de l'affichage.</li> </ul> <u>Mise à jour 2016 :</u> Le règlement no 620-3 révisant le règlement sur les PIIA a été adopté le 10 juin 2014.	Ville Partenaire privé	Non applicable.
	<b>Action 1.4</b> Mettre en œuvre un programme de réaménagement du domaine public (ex. : parcours piétonnier et cyclable, mobilier urbain, plantations d'arbres).	Ville Partenaire public Partenaire privé	Moyen et long termes (3-10 ans)

ORIENTATIONS	ACTIONS	PARTENAIRES	ÉCHÉANCIER 2016
	<p><b>Action 1.5</b> Élaborer une stratégie de gestion du stationnement (ex. : acquisition et aménagement d'un stationnement public. <u>Mise à jour 2016 :</u> Mettre en place un concept d'affichage et miser sur l'acquisition de terrains stratégiques pour créer une centralité.</p>	<p>Ville Partenaire public Partenaire privé</p>	<p>Court terme (0-2 ans)</p>
<p><b>Orientation 2</b> Confirmer le rôle de voie de ceinture historique du boulevard Perrot (entrée de ville et axe structurant menant au centre et traversant la municipalité.</p>	<p><b>Action 2.1</b> Élaborer et mettre en œuvre un plan directeur de réaménagement de l'emprise publique.</p>	<p>Ville Partenaire public Partenaire privé</p>	<p>Court terme (0-2 ans)</p>
	<p><b>Action 2.2</b> Mettre en œuvre un programme de réaménagement du domaine public (ex. : parcours piétonnier et cyclable, mobilier urbain, plantations d'arbres).</p>	<p>Ville Partenaire public Partenaire privé</p>	<p>Moyen terme (3-5 ans)</p>
<p><b>Orientation 3</b> Consolider l'axe de transition mixte (commercial et résidentiel) du tronçon nord de Grand Boulevard.</p>	<p><b>Action 3.1</b> Modifier le règlement de zonage afin de privilégier l'implantation de commerces en mixité avec la fonction résidentielle et de limiter ces derniers aux commerces compatibles avec l'habitation et la fonction institutionnelle (école) <u>Mise à jour 2016 :</u> Le règlement no 580-23 modifiant le règlement de zonage a été adopté le _____ 2013.</p>	<p>Ville Partenaire privé</p>	<p>Non applicable.</p>
<p><b>Orientation 4</b> Consolider l'axe de transition mixte (institutionnel et de services) du tronçon sud de Grand Boulevard.</p>	<p><b>Action 4.1</b> Modifier le règlement de zonage afin de privilégier l'implantation de commerces en mixité avec la fonction résidentielle et de limiter ces derniers aux commerces compatibles avec l'habitation. <u>Mise à jour 2016 :</u> Le règlement no 580-23 modifiant le règlement de zonage a été adopté le 9 avril 2013.</p>	<p>Ville Partenaire privé</p>	<p>Non applicable.</p>
<p><b>Orientation 5</b> 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 de moyenne et forte densité.</p>	<p><b>Action 5.1</b> Réviser le règlement relatif aux plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) afin d'établir une image intégrée et harmonieuse du milieu de vie. <u>Mise à jour 2016 :</u> Le règlement no 620-3 révisant le règlement sur les PIIA a été adopté le 10 juin 2014.</p>	<p>Ville Partenaire privé</p>	<p>Non applicable.</p>

# 8. PROGRAMME DE REVITALISATION

Les récentes modifications apportées à la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme permettent aussi à une municipalité, selon l'article 85.2, d'adopter un programme de revitalisation à l'égard d'un secteur qu'elle délimite, à l'intérieur de toute zone identifiée dans le règlement de zonage, dans lequel la majorité des bâtiments ont été construits depuis au moins 20 ans et dont la superficie est composée pour moins de 25% de terrains non bâtis.

Le programme détermine, le cas échéant :

- Les personnes ou les catégories de personnes susceptibles de bénéficier de son application;
- Les immeubles ou les catégories d'immeubles qui peuvent en faire l'objet;
- La nature des activités visées;
- La nature de l'aide financière, y compris l'octroi d'un crédit de taxes, qui peut être accordée, de même que la durée de cette aide, laquelle ne peut excéder cinq ans;
- Les conditions et les modalités relatives à son application.

En vertu de l'article 85.4 de la même loi, une municipalité peut, par règlement, adopter un programme de revitalisation de la partie de son territoire désignée comme son «centre-ville» ou son «secteur central» en vertu d'un programme particulier d'urbanisme. La municipalité peut, aux conditions qu'elle détermine, décréter qu'elle accorde une subvention pour des travaux conformes à ce programme de revitalisation. Le montant de cette subvention ne peut excéder le coût réel des travaux.

Elle peut, aux fins mentionnées au premier alinéa, établir des catégories d'immeubles et de travaux et les combiner. Elle peut établir des conditions différentes selon les catégories et combinaisons de catégories, et décréter qu'une subvention n'est accordée qu'à l'égard de l'une ou plusieurs d'entre elles.

Ces modifications à la loi pourraient permettre à la Ville de L'Île-Perrot d'adopter un programme de revitalisation pour le secteur du PPU afin d'encourager les propriétaires à rénover et à restaurer leurs bâtiments.

## Mise à jour 2016 :

Le règlement no 627 établissant un programme d'aide financière visant la revitalisation du secteur Central a été adopté le 17 janvier 2012. Ce programme comprend les trois volets : rénovation de façade, affichage et aménagement paysager. Depuis 2012, plus de 30 demandes ont ainsi été déposées, représentant une aide totale de 69 017\$,67 \$ consentie par la Ville de L'Île-Perrot aux commerçants et propriétaires du secteur Centre sous forme d'un crédit de taxe ou d'une subvention, valide jusqu'au 31 décembre 2014.

De plus, en juillet 2015, le règlement 660 a été adopté afin d'aider le redéveloppement du secteur Centre. Ce crédit de taxe est offert pour les bâtiments commerciaux et à usages mixtes, cela incitant les promoteurs à proposer de nouveaux projets au centre-ville.

Enfin, un crédit de taxe est également disponible pour les premiers acheteurs de condominium ainsi qu'une bonification d'environ 2 000\$ pour les propriétaires commerciaux désirant se doter d'une enseigne.



# 9. CONDITIONS DE RÉUSSITE DU PPU

La réalisation du présent programme particulier d'urbanisme ne sera possible que si certaines conditions sont remplies. On en retiendra ici les principales :

## 1) Implication de la Ville

Il va de soi que l'implication de la Ville est essentielle à la réalisation du PPU. C'est en effet la Ville qui posera les premiers jalons de l'opération « revitalisation » du secteur, car c'est elle seule qui possède tous les pouvoirs d'intervenir au niveau légal, au niveau des infrastructures et des services et au niveau de l'aide à la rénovation des bâtiments.

L'une des premières tâches qui incomberont aux autorités municipales sera d'examiner les disponibilités financières de la Ville qui permettront la réalisation des différents projets. On pourra en même temps inventorier auprès des gouvernements supérieurs les possibilités de subventions pour la mise en place des infrastructures et services et pour la rénovation des bâtiments.

On pourra par la suite préparer un budget triennal pour la réalisation du PPU.

La nomination d'une personne responsable de la mise en œuvre du PPU apparaît aussi importante dans le processus de réalisation du PPU. Cette personne assumera à l'hôtel de ville le rôle de coordonnateur des projets et agira comme intermédiaire entre la Ville, le Comité de revitalisation, les consultants et les citoyens du secteur.

La Ville pourra aussi songer à fournir une aide technique aux propriétaires désireux de rénover ou de restaurer leur bâtiment.

## 2) Implication du comité de revitalisation et des propriétaires du secteur

La réussite du PPU réside aussi dans la participation du comité de revitalisation mis sur pied il y a quelques années et des propriétaires du secteur. Car il serait illusoire de vouloir transformer et revitaliser le secteur sans la participation et la volonté des principaux intéressés. Il sera donc important que la Ville entretienne un dialogue constant avec le comité de revitalisation et les propriétaires tout au long du processus. Ceci implique dès le départ la présentation du PPU aux membres de ce comité et aux propriétaires du secteur, la prise en compte des suggestions et propositions de ces personnes et l'organisation de rencontres à différentes étapes de réalisation des projets.



# 10. SÉQUENCE DE RÉALISATION DU PPU

La réalisation des différents projets compris dans le présent PPU dépendra grandement des disponibilités financières de la Ville et des subventions sur lesquelles elle pourra compter, mais aussi de la volonté des autorités municipales et des propriétaires du secteur de transformer le centre-ville en un endroit attrayant et dynamique.

Un calendrier de réalisation précis devra être préparé par la Ville en fonction de ces différents paramètres, mais il est possible à ce stade-ci d'énoncer une séquence logique des principales étapes de réalisation de ce PPU :

- 1) Approbation du PPU par le conseil municipal et le comité consultatif d'urbanisme;
- 2) Présentation du PPU aux membres du comité de revitalisation et aux autres propriétaires du secteur;
- 3) Ajustement, si requis, des éléments de contenu du PPU;
- 4) Adoption de la mise à jour du PPU par règlement du conseil;
- 5) Modification du règlement de zonage et du règlement sur les PIIA pour le secteur visé par le PPU;
- 6) Adoption d'un programme de subvention pour des enseignes et la rénovation de façades de bâtiments commerciaux et mixtes existants;
- 7) Planification et mise en œuvre des grands projets d'infrastructures et d'aménagement dans le secteur Central.

## Mise à jour 2016 :

Le PPU est maintenant en vigueur depuis 2008 et le cadre réglementaire a également été mis en place. Après l'adoption de deux programmes de subvention en 2012 et 2015, la Ville de L'Île-Perrot doit maintenant réaliser la dernière étape, soit la planification et la mise en œuvre des grands projets d'infrastructures et d'aménagement dans le secteur Centre.

# 11. ENTRÉE EN VIGUEUR

Le présent règlement entre en vigueur suivant la loi

SIGNATURE RÈGLEMENT

*(Signé) Marc Roy* \_\_\_\_\_

MARC ROY  
MAIRE

*(Signé) Lucie Coallier* \_\_\_\_\_

LUCIE COALLIER, OMA  
GREFFIÈRE

ADOPTÉ À LA SÉANCE ORDINAIRE DU CONSEIL DE LA VILLE DE L'ÎLE-PERROT  
EN DATE DU 10 MAI 2016.

# ANNEXE A : ENQUÊTE SUR LE STATIONNEMENT

- Guide sur le stationnement du secteur Centre



FONDATION  
RUES PRINCIPALES

# Enquête sur le stationnement

Secteur centre – Ville de L'Île-Perrot

Janvier 2014



Toute reproduction partielle ou intégrale de ce document est autorisée et conditionnelle à la mention de la source. Références à citer : Fondation Rues principales. **2014. Enquête sur le stationnement, Secteur centre, Ville de L'Île-Perrot. 40 pages.**



# TABLE DES MATIÈRES

<b>1. INTRODUCTION</b>	<b>4</b>
Mise en contexte du développement du secteur centre	4
<b>2. MÉTHODOLOGIE</b>	<b>8</b>
Le territoire à l'étude	8
Les indicateurs utilisés	10
La cueillette de données	11
<b>3. L'OFFRE RÉELLE EN ESPACES DE STATIONNEMENT</b>	<b>12</b>
<b>4. ANALYSE DE L'OCCUPATION ET DE LA ROTATION DES STATIONNEMENT</b>	<b>16</b>
Secteur A : Grand Boulevard sud	16
Secteur B : Grand Boulevard nord	25
Secteur C : Boulevard Perrot	29
<b>5. RECOMMANDATIONS GÉNÉRALES POUR LES SECTEURS À L'ÉTUDE</b>	<b>37</b>

## INTRODUCTION

---

Lorsqu'on questionne les gens d'une municipalité, d'un centre-ville, d'un village sur les faiblesses de leur artère commerciale, le stationnement arrive généralement au premier rang. Souvent reconnu comme l'ennemi numéro un de la revitalisation, le stationnement a mauvaise presse et s'inscrit souvent comme un frein au développement du centre-ville et même à une autre échelle, du noyau commercial. Et pourtant, la plupart du temps, l'analyse en profondeur de la situation révèle qu'il ne manque pas d'espace de stationnement mais qu'il s'agit très souvent d'un problème de gestion et/ou d'aménagement. Ainsi le problème en est souvent un de mauvaise perception plutôt qu'un manque réel d'espaces.

Il convient cependant de prendre en compte l'impact d'une amélioration de l'offre en stationnement sur la demande : en effet, plus on augmente l'offre pour répondre à la demande, plus on favorise l'utilisation de la voiture. Il est donc important de se demander quelle place le stationnement et la circulation automobile devraient occuper dans notre centre-ville.

Dans le cadre du processus de revitalisation amorcé à L'Île-Perrot, le stationnement devrait s'inscrire dans la vision de développement du secteur centre, appelé à se densifier au cours des prochaines années. Inévitablement, l'augmentation du nombre de résidents, de travailleurs et de consommateurs pourrait amener d'importantes problématiques liées au stationnement si rien n'est envisagé afin de limiter les déplacements automobiles. En ce sens, bien qu'une réflexion soit menée afin d'assurer une gestion optimale et efficace des espaces de stationnement, il est essentiel qu'elle s'accompagne de mesures visant à faciliter les déplacements actifs et les transports en commun sur le territoire. Par ailleurs, de nombreux espaces vacants et des bâtiments désuets représentent des opportunités de développement. En prévision d'un accroissement de la fréquentation du centre-ville liée de nouvelles activités ou fonctions qui pourraient s'implanter dans ces espaces stratégiques, il devient donc essentiel d'avoir une bonne compréhension de la situation actuelle afin de mieux planifier le développement futur et les impacts qu'il aura sur l'utilisation des espaces de stationnement avoisinants.

C'est dans cette optique que la Ville de L'Île-Perrot, avec l'appui de la Fondation Rues principales, a réalisé une enquête sur le stationnement dans le secteur centre. Utilisant les différents outils d'analyse qu'elle a développés au fil de ses expériences, la Fondation appuie la Ville pour :

- réaliser une analyse actuelle du stationnement, dresser les constats qui s'imposent et être en mesure d'identifier les correctifs et améliorations à apporter au stationnement;
- faire ressortir des pistes de réflexion afin que les acteurs locaux soient en mesure de mieux planifier les façons de voir le développement futur des besoins en espaces de stationnement et les moyens à prendre pour y répondre;

- et, dans le cadre de cette analyse, prendre en compte certains développements à prévoir qui pourraient affecter la disponibilité des espaces, et évaluer les impacts sur l'offre d'espaces des besoins actuels et futurs d'espaces de stationnement.



## Mise en contexte du développement du secteur centre

Depuis janvier 2011, la Ville de L'Île-Perrot œuvre à la revitalisation de son centre-ville, le secteur centre. De nombreuses consultations, enquêtes terrain et analyses ont été menées afin de bien cerner les enjeux et les défis liés à la dynamisation de ce secteur. Plusieurs problématiques ont ainsi mises en évidence, dont l'importance de se soucier de la question du stationnement dans le secteur centre. D'une part, sa gestion doit être étudiée en fonction des besoins actuels et d'autre part, le développement et la densification appelés à y prendre place créera de nouveaux besoins qui devront être satisfaits. Rappelons que la question du stationnement s'inscrit dans une démarche de planification et d'aménagement du territoire articulée autour d'une vision et d'une vocation souhaitées qui s'expriment comme suit :

### VOCATION

*Situé à l'entrée de l'île Perrot, le centre-ville est un secteur facilement accessible, attractif, vivant et habité, caractérisé par la cohabitation des fonctions résidentielles et commerciales. L'offre commerciale qu'on y retrouve se distingue par sa diversité, la qualité des produits et des services de proximité, ainsi que plusieurs boutiques spécialisées qui desservent une clientèle tant locale que régionale. Lieu d'ambiance et d'animation, on aime s'y retrouver, s'y balader à pied ou à vélo, tant sur les artères principales qu'en empruntant des circuits cyclables et des sentiers qui sont reliés au centre-ville. Des parcs et des espaces verts permettent de pratiquer des sports de plein air et des activités familiales, répondant ainsi aux besoins de sa population.*

### IMAGE

*Moderne et conviviale, le centre-ville de L'Île-Perrot offre une qualité de vie à proximité de la ville. On y retrouve de larges trottoirs et des voies cyclables, de manière à faire une place aux différents modes de transport durables. Des aménagements paysagers de qualité, un cadre bâti soigné et un design urbain recherché en font sa distinction. Sa proximité avec l'eau et la nature et la présence d'espaces verts mis en valeur lui donnent un cachet tout à fait unique. À ces atours s'ajoute une histoire riche, lui conférant un pouvoir d'attraction régional.*

Les consultations publiques ainsi que les enquêtes réalisées ont révélé les forces et les atouts du milieu à mettre en valeur dans le cadre de son processus de dynamisation. Elles ont aussi été l'occasion pour le milieu de s'exprimer sur ses préoccupations, dont la gestion du stationnement dans le secteur centre.

Lors des consultations publiques, soit l'opération-constats et la session image, cette question a été mentionnée à plusieurs reprises. Ainsi, pour les participants à ces événements, deux enjeux ont été soulevés :

- Dans un premier temps, il a été question d'un manque d'espaces de stationnement. À cet effet, il serait important de trouver un mode de gestion des espaces de stationnements afin qu'ils répondent aux besoins réels et futurs.
- L'aménagement déficient des cases de stationnement, particulièrement en façade des places d'affaires, nuit à l'image générale du centre-ville.

Trois enquêtes<sup>1</sup> ont également été réalisées afin de connaître les préoccupations des consommateurs, des gens d'affaires et des travailleurs quant au secteur centre. Leurs perceptions face la gestion du stationnement sont variables. Pour près de la moitié des consommateurs ayant répondu à cette enquête, le nombre de cases de stationnement est jugé bon ou excellent, alors que l'autre moitié l'estime passable ou mauvais. Quant aux travailleurs, 75 % de ceux sondés sont satisfaits du nombre de cases de stationnement dans le secteur centre. Cependant, les gens d'affaires sont les plus insatisfaits, puisque selon eux, le stationnement est un facteur qui nuit à leur commerce. Face à ces constats, il devient important de mieux étudier cette problématique afin de mieux comprendre et cerner les améliorations à apporter.

---

<sup>1</sup> Voir le Scénario de revitalisation de L'Île-Perrot (2011) pour les détails de ces enquêtes.

## MÉTHODOLOGIE

---

Cette section détaille le territoire couvert par l'enquête, les indicateurs recherchés aux fins d'analyse ainsi que la manière de collecter les données nous permettant de mesurer les indicateurs.

### **Le territoire à l'étude**

La carte suivante indique les espaces de stationnement qui ont été recensés et analysés dans le cadre de la présente étude. Pour les fins de l'analyse, le territoire a été divisé en trois sections : Grand Boulevard nord, Grand boulevard sud et boulevard Perrot. Dans chacun de ces secteurs, nous distinguons les stationnements situés sur rue et les stationnements hors rue, appartenant aux commerces (stationnements privés), et les stationnements publics.

CARTE DU SECTEUR – ZONE CENTRE



## Les indicateurs utilisés

Les indicateurs recherchés visent à mesurer l'offre et la demande en stationnement. Au niveau de l'offre, chaque secteur a été étudié selon huit indicateurs soit :

- Le nombre d'espaces (en nombre);
- La localisation (sur rue / hors rue);
- La propriété (publique / privée);
- Le marquage (oui ou non) ;
- L'aménagement (surface pavée ou non);
- La signalisation (signalé ou non);
- La gestion temporelle (règlementé ou non);
- La tarification (oui ou non);

Au niveau de la demande, chaque secteur a été analysé selon deux indicateurs soit :

- L'occupation : le nombre de fois où chaque espace de stationnement est occupé durant une journée type;
- La rotation : combien de voitures différentes occupent un même espace durant une même journée.

Ces deux indicateurs servent de base à l'analyse du comportement des utilisateurs du stationnement. Ils permettent, d'une part, de voir le taux d'occupation (en %) selon l'heure de la journée, selon la localisation de la case de stationnement et de faire ainsi une moyenne d'occupation journalière selon le secteur de stationnement. D'autre part, ils permettent aussi d'analyser l'utilisation type des îlots de stationnement qu'elle soit à court, moyen ou long terme. Pour les fins de l'étude, l'utilisation à court terme est considérée comme étant moins d'une heure, le moyen terme comme étant entre une et trois heures et le long terme comme étant plus de trois heures.

Ces indicateurs permettent :

- d'enregistrer la durée de stationnement de chaque voiture et d'occupation de chaque espace;
- d'analyser l'efficacité des mesures de contrôle et de gestion des espaces;
- de détecter la présence d'utilisateurs toute la journée ou sur de longues périodes;
- de constater certains abus ou irrégularités quant à l'utilisation et aux durées commis par les utilisateurs;
- de connaître les îlots de stationnement les plus ou les moins utilisées et les périodes de pointe.

Différents constats pourront ainsi être relevés pour l'ensemble du stationnement du secteur centre ainsi que pour chacun des secteurs ciblés.

## La cueillette de données

Dans son ensemble, le secteur centre de L'Île-Perrot a fait l'objet de comptages terrain afin de mesurer l'utilisation de ce secteur selon les indicateurs définis.

Un inventaire de terrain préliminaire a été effectué par la municipalité afin de collecter les indicateurs reliés à l'offre de stationnement sur le territoire défini. Puis, chaque espace de stationnement a fait l'objet d'une observation visuelle sur le terrain en notant une partie du numéro de plaque d'immatriculation de la voiture qui l'occupait afin de collecter les indicateurs reliés à la demande. Dans le cas de certains stationnements privés, ayant peu d'impact sur la dynamique au niveau de la rue, seul le nombre de véhicules a été relevé.

La cueillette d'information s'est déroulée sur quatre jours répartis en deux périodes de l'année soit les 28-29 août 2013 et les 4-5 septembre 2013, à raison de deux journées de 9h30 à 16h (28 août et 4 septembre) et de deux journées de 13h à 20h (29 août et 5 septembre). Les observations ont été réalisées à chaque heure pour chaque aire de stationnement, sauf quelques exceptions. Ces périodes ont permis d'observer à la fois le comportement sur les heures de travail l'avant-midi et l'après-midi, l'heure de dîner et de souper ainsi que la soirée après la fermeture des bureaux. Il s'agit aussi de deux périodes d'achalandage normal sur les stationnements.

Il convient tout de fois de soulever qu'une problématique d'achalandage a été mentionnée pour la période du soir par certains commerces. Celle-ci ne peut pas être étudiée à l'aide des données actuelles puisque la période d'échantillonnage se termine avant 20 heures.

Le taux de rotation n'a pas été relevé pour l'ensemble du territoire. Seuls les stationnements publics et les stationnements privés les plus achalandés ont fait l'objet de cette analyse.

## **L'OFFRE RÉELLE EN ESPACES DE STATIONNEMENT**

---

Un recensement de l'offre actuelle en espaces de stationnement permet de connaître l'état réel et complet de la situation, à savoir le nombre d'espaces disponibles, leur localisation, la façon dont ils sont aménagés de même que la durée permise et la tarification en vigueur.

Le tableau qui suit présente la situation actuelle de tous les stationnements recensés telle que validée sur le terrain.

## Tableaux de l'offre actuelle en espaces de stationnement

### Secteur A : Grand boulevard Sud

Stationnement	Nombre d'espaces	Privé/public	Réglémenté (oui/non)	Payant (oui/non)	Signalé (oui/non)	Proximité achalandeur (oui/non)	Marqué (oui/non)
<b>Sur rue</b>							
Grand Boulevard Sud	31	Public	Oui – 120 minutes	Non	Oui	Non	Oui
<b>Total sur rue</b>	<b>31</b>						
<b>Hors rue</b>							
Stationnement école	29	Privé	Non	Non	Non	Oui	Oui
Restaurant Dev	9	Privé	Non	Non	Oui	Oui	Oui
La Station des sports (à venir)	41	Privé	Non	Non	Non	Non	Oui
Bureau de poste (côté est)	23	Privé	Non	Non	Oui	Oui	Oui
Bureau de poste – côté ouest (Autoplus)	76	Privé	Non	Non	Oui	Oui	Non
Europe Déli	9	Privé	Non	Non	Oui	Non	Non
Centre du petit moteur	14	Privé	Non	Non	Non	Non	Non
Mon Boucher	11	Privé	Non	Non	Non	Non	Oui
Le spécialiste	16	Privé	Non	Non	Non	Non	Non
Vétérinaire Anima-Plus	16	Privé	Non	Non	Non	Non	Non
H & R Block et Bijouterie La Forge d'or	11	Privé	Non	Non	Non	Non	Non
Massothérapie St-Charles et coiffure Elgie	11	Privé	Non	Non	Non	Non	Non
Calme spa	6	Privé	Non	Non	Non	Non	Non
Spa luxe	3	Privé	Non	Non	Non	Non	Non
Serrurier	3	Privé	Non	Non	Non	Non	Non
Centre Onglerie	6	Privé	Non	Non	Non	Non	Non
Garderie Les enfants de l'île	7	Privé	Non	Non	Non	Non	Oui
Physiothérapie	3	Privé	Non	Non	Non	Non	Non
Comptable	3	Privé	Non		Non	Non	Non
<b>Total hors rue</b>	<b>297</b>						

### Secteur Grand boulevard Nord

Stationnement	Nombre d'espaces	Privé/public	Réglémenté (oui/non)	Payant (oui/non)	Signalé (oui/non)	Proximité achalandeur (oui/non)	Marqué (oui/non)
<b>Sur rue</b>							
Grand Boulevard nord	15	Public	Non	Non	Oui	Non	Oui
<b>Total sur rue</b>	<b>15</b>						



Hors rue							
Centre d'achats Lambert	13	Privé	Non	Non	Non	Oui	Non
Centre d'achats 4 coins	64	Privé	Non	Non	Oui	Oui	Oui
Brasserie (fermée)	20	Privé	Non	Non	Non	Oui	Non
Sushis Perrot	30	Privé	Non	Non	Non	Oui	Non
Espace Cœur	10	Privé	Non	Non	Oui	Oui	Oui
Chez Aimé	10	Privé	Non	Non	Non	Oui	Non
Coquetterie canine	14	Privé	Non	Non	Non	Non	Non
Galerie Séguin	20	Privé	Non	Non	Oui	Non	Oui
Serca	10	Privé	Non	Non	Non	Non	Oui
Toilettage	3	Privé	Non	Non	Non	Non	Non
Arbre de vie	5	Privé	Non	Non	Non	Non	Oui
Le Blak's no.1	15	Privé	Non	Non	Non	Non	Non
Miss Zaza	13	Privé	Non	Non	Oui	Oui	Oui
Petro Canada	24	Privé	Non	Non	Non	Oui	Oui
Gym de l'île	98	Privé	Non	Non	Oui	Oui	Oui
<b>Total hors rue</b>	<b>349</b>						

### Secteur Boulevard Perrot

Stationnement	Nombre d'espaces	Privé/public	Réglémenté (oui/non)	Payant (oui/non)	Signalé (oui/non)	Proximité achalandeur (oui/non)	Marqué (oui/non)
<b>Sur rue</b>							
Boulevard Perrot	0	-	-	-	-	-	-
<b>Total sur rue</b>	0			Non			
<b>Hors rue</b>							
Centre Dentaire Sichet	14	Privé	Non	Non	Non	Non	Oui
Funkydoo	10	Privé	Non	Non	Oui	Non	Oui
Centre funéraire Roussin	19	Privé	Non	Non	Oui	Non	Oui
eburger	20	Privé	Non	Non	Non	Non	Non
Pizza de l'île	20	Privé	Non	Non	Non	Non	Non
Fleuriste	6	Privé	Non	Non	Non	Non	Non
Hôtel de ville, bibliothèque et centre communautaire	155	Public	En partie	Non	Non	Oui	Oui
Du Parc	17	Public	Non	Non	Non	Oui	Oui
Presbytère	10	Public	Non	Non	Non	Non	Oui
Église	43	Public	Non	Non	Non	Non	Oui
Parc René-Trottier	32	Public	Non	Non	Non	Non	Oui
Studio Marie-Claude	11	Privé	Non	Non	Non	Non	Oui
Chasse et pêche	15	Privé	Non	Non	Non	Non	Non
L'Univers en vrac	18	Privé	Non	Non	Non	Non	Non
Ancien Fruitique	12	Public	Non	Non	Oui	Non	Oui
Gym Benefit	8	Privé	Non	Non	Non	Non	Oui
Meubles sur mesure	13	Privé	Non	Non	Non	Non	Non
<b>Total hors rue</b>	<b>423</b>						

La lecture de ce tableau permet de faire les remarques suivantes :

- La quasi totalité des stationnements sont des stationnements privés, situés en façade ou à l'arrière des commerces.
- Aucun stationnement n'est payant.
- Les seuls stationnements publics se situent dans le secteur du boulevard Perrot. Les secteurs nord et sud du Grand Boulevard n'en sont pas pourvus, mais offrent quelques places de stationnement sur rue. Cependant, on ne retrouve pas de stationnement sur rue sur le boulevard Perrot.
- On retrouve très peu de signalisation quant à l'emplacement des espaces de stationnements, qu'ils soient privés ou publics.
- Le marquage est déficient sur l'ensemble des stationnements privés recensés.
- Très peu voire aucune réglementation quant à la durée d'utilisation des espaces de stationnements publics n'est en vigueur.
- Certains stationnements privés ne sont pas asphaltés, ou sont en très mauvais état.

# ANALYSE DE L'OCCUPATION ET DE LA ROTATION DES STATIONNEMENTS

---

L'analyse qui suit est basée sur le relevé des stationnements situés sur rue et hors rue dans les trois secteurs délimités suivants :

- Secteur A : Grand Boulevard sud
- Secteur B : Grand Boulevard nord
- Secteur C : boulevard Perrot

Les stationnements hors rue correspondent aux aires de stationnement privées appartenant aux places d'affaires.

On qualifie le taux d'occupation selon la typologie suivante :

- Moins de 25 % : Très faible
- 25%-49% : Faible
- 50%-74% : Moyen
- 75%-84% : Élevé
- Plus de 85% : Très élevé

## Secteur A : Grand Boulevard sud

Pour le secteur Grand Boulevard sud, voici les zones qui ont été analysées :

- Section #1 :
  - Stationnement de l'École François Perrot
  - Hors rue (privés)
  - Sur rue
- Section #2 :
  - Hors rue (privés)

**Secteur A : Grand Boulevard sud, section #1**



**Secteur A : Grand Boulevard sud, section #2**



## Grand Boulevard sud section #1 : Stationnement de l'École François Perrot

Taux d'occupation – École François Perrot				
	28-sept	29-sept	4 septembre	5 septembre
9H30	87,0%	-	100,0%	-
10H15	91,3%	-	93,5%	-
11H00	84,8%	-	100,0%	-
11H45	65,2%	-	89,1%	-
12H30-13h	84,8%	80,4%	78,3%	87,0%
13h45-14H30	82,6%	78,3%	89,1%	89,1%
15H00-15h15	50,0%	58,7%	84,8%	82,6%
15h45-16H00	-	32,6%	47,8%	50,0%
16H45	-	0,0%	-	34,8%
19H00	-	0,0%	-	89,1%
19H45	-	0,0%	-	13,0%
<b>Tx moyen</b>	<b>78%</b>	<b>41%</b>	<b>85%</b>	<b>67%</b>

Taux de rotation – École Perrot			
	Moins de 1hr	1hr-3hr	3 hr et +
28-août	8%	59%	32%
29-août	0%	67%	33%
04-sept	3%	38%	59%
05-sept	43%	35%	22%

Le stationnement de l'école est très achalandé du matin jusqu'à environ 15h en après-midi, où sa fréquentation chute drastiquement. Soulignons que le stationnement de l'école est divisé en 2 sections, soit une première aire située sur la rue Saint-Pierre, et une deuxième, sur le Grand Boulevard, accueillant 6 places supplémentaires. Ces stationnements comptent quelques espaces à usage restreint (réservés pour le personnel de l'école). Cependant, il ne semble pas y avoir de mesures de contrôle appliquées. L'utilisation moyenne du stationnement est de longue durée, soit plus de 3hr. Bien que le tableau nous indique le contraire,



il faut comprendre que les relevés du 29 août et du 5 septembre ont été réalisés à compter de 13h, et que les enseignants commencent à quitter l'école vers 15h30. En outre, plusieurs véhicules sont déplacés pendant l'heure du dîner.

### Grand Boulevard sud section #1 : Stationnements hors rue (privés)

Pour les stationnements hors rue, voici les commerces où le relevé a été effectué :

- Stationnement école
- Restaurant Dev
- La Station des sports
- Bureau de poste côté est
- Bureau de poste côté ouest (Autoplus)
- Europe Déli
- Centre du petit moteur
- Mon Boucher
- Le spécialiste
- Vétérinaire Anima-Plus
- H & R Block et Bijouterie La Forge d'or
- Massothérapie St-Charles et coiffure Elgie
- Calme spa
- Spa luxe
- Serrurier
- Centre Onglerie
- Garderie Les enfants de l'île
- Physiothérapie
- Comptable

Taux d'occupation – Grand boulevard secteur sud section #1, hors rue				
	28-août	29 août	4 septembre	5 septembre
<b>9H30</b>	29,7%	-	27,1%	-
<b>10H15</b>	28,6%	-	28,6%	-
<b>11H00</b>	27,8%	-	24,8%	-
<b>11H45</b>	27,4%	-	24,8%	-
<b>12H30-13h45</b>	29,7%	30,5%	26,3%	31%

<b>14H15-14h30</b>	27,8%	29,7%	27,1%	31,6%
<b>15H00-15h15</b>	28,6%	28,6%	26,7%	32,0%
<b>15h45-16H00</b>	-	33,1%	27,1%	25,9%
<b>16H45</b>	-	25,2%	-	25,6%
<b>19H00</b>	-	19,5%	-	16,5%
<b>19H45</b>	-	16,2%	-	13,5%
<b>Tx moyen</b>	<b>36%</b>	<b>32%</b>	<b>33%</b>	<b>33%</b>

<b>Taux de rotation - Grand boulevard secteur sud section #1, hors rue</b>			
	<b>1 hr</b>	<b>1-3 hrs</b>	<b>3 heures +</b>
<b>28-août</b>	60%	24%	16%
<b>29-août</b>	68%	20%	12%
<b>04-sept</b>	63%	20%	17%
<b>05-sept</b>	64%	22%	14%

Afin de calculer le taux d'occupation moyen, nous avons retiré les données provenant du stationnement du bureau de poste, côté ouest (Autoplus). Ce stationnement n'étant que peu occupé (moins de 10%) et très vaste (76 places estimées), le prendre en compte dans les calculs faussait légèrement à la baisse le taux d'occupation.

Le taux d'occupation des places d'affaires du Grand Boulevard secteur sud est faible. Cependant, il faut être prudent dans l'analyse de ces données, puisqu'il s'agit d'une moyenne, ce qui ne permet pas de cerner les problématiques particulières que vivent chacune des places d'affaires. Ainsi, certaines places d'affaires sont largement sous-occupées alors que d'autres sont très achalandées. De plus, les heures d'ouverture des commerces sont variables. Il arrive que le relevé ait été effectué alors que le commerce était fermé, ou encore, à un moment de faible achalandage.

Nous avons relevé des périodes de pointe à 100% d'occupation pour trois commerces : la Station des sports, Restaurant Dev et Physiothérapie de l'île. D'autres stationnements sont pratiquement inutilisés. C'est le cas notamment du stationnement du bureau de poste, d'Autoplus, du Centre du Petit moteur et du Europe-Déli.

Quand au taux de rotation, la demande pour du stationnement court terme (moins d'une heure) est plus forte que pour le stationnement de moyenne durée, qui est, lui aussi, plus en demande que le long terme. Nous avons remarqué que plusieurs véhicules stationnent pour une longue période à la Station des Sports, entre 9h et 17h environ. Nous posons comme hypothèse que ces emplacements sont occupés par des utilisateurs du transport en commun. En effet, un arrêt d'autobus est situé tout juste en face de ce commerce. Le circuit qu'il dessert mène directement à la gare de train de Ste-Anne-de-Bellevue.



Néanmoins, on peut affirmer que de manière générale, sur l'ensemble du territoire, on retrouve beaucoup d'espaces de stationnement libres et ce, à toute heure relevée dans la présente analyse.



### **Grand Boulevard sud section #1 : Sur rue**

Le taux d'occupation sur rue est faible. L'achalandage est relativement stable tout au long de la journée, et diminue de manière marquée à partir de 19h. L'occupation semble légèrement plus élevée entre midi et 14h15. L'occupation des stationnements sur rue est donc plus forte sur l'heure du dîner. Les stationnements sur rue sont utilisés majoritairement sur de courtes périodes (moins de 1 heure) et très peu pour plus de 3 heures (quelques cas relevés). En général, lorsqu'on remarque du stationnement sur de longue durée, ce sont ces espaces utilisés par des employés des commerces environnants. Dans le cas qui nous concerne, bien que cette situation ne soit pas préoccupante, on remarque que certains véhicules utilisent le stationnement sur rue toute la journée.





**Taux d'occupation – Grand Boulevard sud section #1, sur rue**

<b>Taux d'occupation - Grand Boulevard sud section #1, sur rue</b>				
	<b>28 août</b>	<b>29 août</b>	<b>4 septembre</b>	<b>5 septembre</b>
<b>9H30</b>	25,8%	-	19,4%	-
<b>10H15</b>	32,3%	-	25,8%	-
<b>11H00</b>	29,0%	-	29,0%	-
<b>11H45</b>	29,0%	-	29,0%	-
<b>12H30-13h</b>	38,7%	35,5%	29,0%	32,3%
<b>13h45-14H30</b>	41,9%	40,3%	22,6%	35,5%
<b>15H00-15h15</b>	51,6%	32,3%	19,4%	29,0%
<b>15h45-16H00</b>	-	19,4%	22,6%	32,3%
<b>16H45</b>	-	16,1%	-	35,5%
<b>19H00</b>	-	12,9%	-	16,1%
<b>19H45</b>	-	9,7%	-	3,2%
<b>Tx moyen</b>	35%	26%	25%	27%

<b>Taux de rotation – Grand Boulevard sud section #1, sur rue</b>			
	<b>1 hr</b>	<b>1-3 hrs</b>	<b>3 heures +</b>
<b>28-août</b>	60%	24%	16%
<b>29-août</b>	68%	20%	12%
<b>04-sept</b>	50%	29%	21%
<b>05-sept</b>	60%	23%	17%

## Grand Boulevard sud section #2 : Stationnements hors rue (privés)

La section 2 comprend les stationnements des deux centres d'achats situés à l'intersection du boulevard Perrot et du Grand Boulevard : le centre d'achats 4 coins et le centre d'achat Lambert.



Stationnement en façade du centre d'achats Lambert



Stationnement à l'arrière du centre d'achats Lambert

### Centre d'achats Lambert

Le stationnement du centre d'achat Lambert est peu utilisé (certains locaux étaient vacants lors du relevé). Il compte 13 espaces de stationnement en façade et 26 places à l'arrière. Les périodes de pointe (taux d'occupation maximal de 46,2%) s'observent sur l'heure du midi et en fin de journée, entre 15h45 et 16h45. Ses stationnements sont surtout utilisés pour de courtes périodes (moins d'une heure). Les cases de stationnements ne sont pas marquées, à l'avant comme à l'arrière.

Taux d'occupation - Centre d'achat Lambert				
	28 août	29 août	4 septembre	5 septembre
9h15	7,7%		7,7%	
10h15-10h30	30,8%		15,4%	
11h-11h45	23,1%		38,5%	
12h00-13h	23,1%		38,5%	46,2%
13h30-14h30	23,1%	7,7%	15,4%	26,9%
15h00-15h15	23,1%	30,8%	23,1%	30,8%
15h45-16h00	23,1%	15,4%	23,1%	38,5%
16h30-16h45		23,1%		38,5%
18h30		7,7%		-
19h-19h15		15,4%		15,4%
19h45-20h00		0,0%		7,7%
<b>Tx moyen</b>	<b>22%</b>	<b>13%</b>	<b>25%</b>	<b>29%</b>

Taux de rotation - Centre d'achats Lambert			
	1 hr	1-3 hrs	3 heures +
<b>28-août</b>	85%	8%	8%
<b>29-août</b>	92%	8%	0%
<b>04-sept</b>	58%	33%	8%
<b>05-sept</b>	83%	6%	11%

## Centre d'achats 4 coins

### Le centre d'achats 4 coins

Ce stationnement compte 25 places en façade et 39 places à l'arrière, où le marquage a été récemment repeint. Son achalandage est faible. On remarque qu'il est légèrement plus occupé sur l'heure du midi, avec une période pointe de 39,1% le 5 septembre, entre 12h et 13h. De manière générale, on y stationne pour de courtes périodes (moins d'une heure). Nous avons remarqué que quelques véhicules restent stationnés face au dépanneur toute la journée. Il se pourrait que des gens y laissent leur voiture afin d'aller prendre l'autobus menant à la gare de Sainte-Anne-de-Bellevue. Cette hypothèse serait à confirmer.



Taux d'occupation – Centre d'achats 4 coins				
	28 août	29 août	4 septembre	5 septembre
<b>9h15-9h30</b>	18,8%		20,3%	
<b>10h15-10h30</b>	20,3%		20,3%	
<b>11h-11h45</b>	23,4%		25%	
<b>12h00-13h</b>	31,3%		35,9%	39,1%
<b>13h30-14h30</b>	15,6%	27,3%	17,2%	29,7%
<b>15h00-15h45</b>	25,0%	21,1%	28,9%	25%
<b>16h00</b>	26,6%	-	-	29,7%
<b>16h30-16h45</b>		26,6%		31,3%
<b>18h30</b>		29,7%		-
<b>19h-19h15</b>		17,2%		28,1%
<b>20h00</b>		12,5%		20,3%
<b>Tx moyen</b>	23%	23%	25%	29%

Taux de rotation – Centre d’achats 4 coins			
	1 hr	1-3 hrs	3 heures +
28-août	71%	25%	0%
29-août	79%	21%	10%
04-sept	68%	29%	4%
05-sept	61%	23%	16%

## Secteur B : Grand Boulevard nord



Dans la portion nord du Grand Boulevard, nous avons étudié l’occupation des stationnements suivants :

- Stationnement du Gym de L’Île
- Stationnements hors rue (privés)
- Stationnement sur rue

### Stationnement du Gym de L’Île

Le stationnement du Gym de L’Île est composé d’une section de 18 places du côté de la 4<sup>e</sup> avenue et d’une autre de 80 places du côté du Grand Boulevard. Le taux d’occupation y est faible et moyen. La période de pointe s’observe entre 15h45 et 19h. Le taux maximal enregistré est de 51% le 29 août entre 15h45 et 16h.

Taux d'occupation – Gym de L'Île				
	28 août	29 août	4 septembre	5 septembre
9h15	26,5%		34,7%	
10h15-10h30	35,7%		34,7%	
11h-11h15	36,7%		29,6%	
11h45-13h	27,6%		25,5%	26,5%
13h30-14h30	37,8%	31,6%	31,6%	34,2%
15h00-15h15	30,6%	35,7%	36,7%	38,8%
15h45-16h00	40,8%	51,0%	36,7%	41,8%
16h30-16h45	29,6%	50,0%		27,6%
18h30		39,8%		-
19h-19h15		40,8%		36,7%
19h45-20h00		35,7%		36,7%
<b>Tx moyen</b>	<b>34%</b>	<b>40%</b>	<b>32%</b>	<b>35%</b>

Taux de rotation – Gym de L'Île			
	1 hr	1-3 hrs	3 heures +
28-août	55%	40%	5%
29-août	49%	43%	8%
04-sept	46%	47%	6%
05-sept	56%	39%	4%

### Grand Boulevard nord : hors rue (privés)

Les stationnements des commerces suivants ont été étudiés :

- Brasserie (fermée)
- Sushis Perrot
- Espace Cœur
- Chez Aimé
- Coquetterie canine
- Galerie Séguin
- Serca
- Toilettage
- Arbre de vie

- Le Blak's no.1 (fermé)
- Miss Zaza

Il convient d'être prudent dans la lecture du taux d'occupation moyen des stationnements privés situés hors rue pour le secteur Grand Boulevard secteur nord. Comme avec la section sud, on remarque que certains stationnements sont sous-utilisés alors que d'autres sont remplis à pleine capacité à certains moments de la journée. D'autres espaces sont pratiquement inutilisés (stationnement du Pétro-Canada, Sushis Perrot et brasserie). Notons que certains commerces aient pu être fermés lors de la prise de données, ne représentant pas les périodes de pointe qui sont différentes d'un commerce à un autre. Globalement, l'occupation des stationnements dans cette section est faible. L'aménagement des stationnements y est variable : le marquage, la signalisation et l'état de la chaussée sont de qualité inégale.

Taux d'occupation – Grand Boulevard nord, hors rue				
	28 août	29 août	4 septembre	5 septembre
<b>9H30</b>	21,8%		28,2%	
<b>10H15</b>	29,9%		25,3%	
<b>11H00</b>	28,7%		27,6%	
<b>11H45</b>	26,4%		29,3%	
<b>12H30-13h45</b>	-	23%	27,6%	30,2%
<b>14H15-14h30</b>	28,2%	25,3%	23,6%	21,8%
<b>15H00-15h15</b>	25,3%	23,6%	21,3%	31,0%
<b>15H45</b>	21,8%	23,0%	19,5%	-
<b>16H00</b>		-		27,6%
<b>16H45</b>		16,1%		24,7%
<b>19H00</b>		19,5%		23,0%
<b>19H45</b>		11,5%		17,8%
<b>Tx moyen</b>	<b>26%</b>	<b>21%</b>	<b>25%</b>	<b>26%</b>

Taux de rotation Grand Boulevard nord, hors rue			
	1 hr	1-3 hrs	3 heures +
<b>28-août</b>	53%	37%	11%
<b>29-août</b>	61%	35%	3%
<b>04-sept</b>	64%	19%	17%
<b>05-sept</b>	61%	33%	6%

### Grand Boulevard nord : sur rue

Sept espaces de stationnement situés sur le Grand Boulevard, section nord, à proximité du gym, ont été analysés. Ces espaces sont moyennement achalandés, à l'exception du 4 septembre entre 10h15 et 11h15, où un taux très élevé a été enregistré. Ces espaces sont utilisés à tout moment de la journée, pour une période moyenne de trois heures et moins. On remarque tout de même la présence de véhicules stationnés pour une période excédant 3 heures, ce qui ne devrait pas être le cas puisque la durée maximale permise est de 120 minutes.



Taux d'occupation –Grand Boulevard nord, sur rue				
	28 août	29 août	4 septembre	5 septembre
9h15-9h30	57,1%		71,4%	
10h15-10h30	71,4%		85,7%	
11h-11h15	42,9%		85,7%	
11h45-13h	71,4%		57,1%	57,1%
13h30-14h30	71,4%	50%	42,9%	50%
15h00-15h15	42,9%	57,1%	71,4%	57,1%
15h45-16h00	42,9%	57,1%	42,9%	14,3%
16h30-16h45		14,3%		57,1%
18h30		42,9%		-
19h-19h15		42,9%		71,4%
19h45-20h00		57,1%		71,4%
<b>Tx moyen</b>	57%	46%	61%	54%

Taux de rotation Grand Boulevard nord, sur rue			
	1 hr	1-3 hrs	3 heures +
<b>28-août</b>	50%	43%	7%
<b>29-août</b>	50%	43%	7%
<b>04-sept</b>	50%	44%	6%
<b>05-sept</b>	50%	43%	7%

## Secteur C : Boulevard Perrot

Sur le boulevard Perrot, nous avons étudié les secteurs suivants :

- Hors rue
- Stationnements publics :
  - Hôtel de ville et centre communautaire (stationnement avant)
  - Centre communautaire (stationnement arrière parallèle)
  - Du parc
  - Presbytère
  - Église
  - Parc René Trottier





## Boulevard Perrot, hors rue

La prise de données a été effectuée dans les stationnements des places d'affaires suivantes :

- Centre Dentaire Sichet
- Funkydoo
- Centre funéraire Roussin
- eburger
- Pizza de l'île
- Fleuriste
- Studio Marie-Claude
- Chasse et pêche
- L'Univers en vrac
- Ancien Fruitique
- Gym Benefit
- Meubles sur mesure

Lors de la période d'échantillonnage, le taux d'occupation de ces stationnements était en moyenne très faible. Selon les informations relevées lors de la prise de données, seuls les stationnements du FunkyDoo et du Studio Marie-Claude présentent des périodes de pointe dépassant les 50% (allant jusqu'à 90% pour Studio Marie-Claude).

Soulignons que les places d'affaires de ce secteur sont toutes situées à moins de 200m d'un stationnement public. En période de pointe, il est possible pour la clientèle d'utiliser ces espaces de stationnement. La demande pour du stationnement de courte durée est plus faible dans ce secteur que sur le Grand Boulevard.

Taux d'occupation Boulevard Perrot, hors rue				
	28 août	29 août	4 septembre	5 septembre
<b>9h</b>	7,7%		17%	
<b>10h</b>	8,9%		23,9%	
<b>11h</b>	8,5%		19,4%	
<b>12h</b>	9,2%		22,9%	
<b>13h</b>		23%		28,6%
<b>14h</b>	16%	17%	31%	29%
<b>15h</b>	17%	18,4%	26,1%	27,2%
<b>16h</b>	15%	16%	28,2%	28%
<b>17h</b>		13,6%		28,6%
<b>18h</b>				
<b>19h</b>		11%		27,9%

<b>20h</b>		8%		8%
<b>Tx moyen</b>	13,8%	17%	6%	25%

<b>Taux de rotation Boulevard Perrot, hors rue</b>			
	<b>1 hr et -</b>	<b>1-3 hrs</b>	<b>3 heures +</b>
<b>28-août</b>	45%	45%	10%
<b>29-août</b>	54%	33%	13%
<b>04-sept</b>	49%	40%	11%
<b>05-sept</b>	54%	34%	12%

### Hôtel de ville et centre communautaire (stationnement avant)



Le stationnement de l'hôtel de ville et du centre communautaire (à l'avant) était peu achalandé lors de la prise de données, le taux d'occupation ne dépassant pas les 35%. Quant au taux de rotation, on remarque que la demande pour du stationnement de longue durée n'y est pas si élevée, alors que l'on s'attendrait au contraire puisqu'il est principalement utilisé par les employés municipaux. Or, plusieurs de ces utilisateurs déplacent leur véhicule sur l'heure du dîner, ce qui, dans la prise de données, est analysée comme deux périodes d'occupation.

Taux d'occupation – Hôtel de ville				
	28 août	29 août	4 septembre	5 septembre
9H30	25,4%		24,3%	
10H15	31,8%		23,1%	
11H00	29,5%		23,7%	
11H45	20,8%		26,0%	
12h15			23,7	
13h		19,1%		20,8%
13h45		19,7%		24,9%
14h15-14h30	23,7%	19,7%	27,2%	25,4%
15h00-15h15	25,4%	20,2%	24,9%	26,0%
16h00	22,0%	17,9%	14,5%	16,8%
16H45		18,5%		13,9%
19H00		13,9%		34,7%
19H45		13,9%		15,0%
<b>Tx moyen</b>	26%	18%	23%	22%

Taux de rotation – Hôtel de ville			
	1 hr et -	1-3 hrs	3 heures +
28-août	34%	50%	17%
29-août	45%	40%	15%
04-sept	31%	39%	30%
05-sept	47%	40%	13%

#### Centre communautaire (stationnement arrière parallèle)

Lors de la période d'échantillonnage, cette section du stationnement du centre communautaire était inoccupée.

#### Du parc

Le stationnement public situé sur la rue du Parc était pratiquement désert lors de la prise de données.

Taux d'occupation – Stationnement rue du Parc				
	28 août	29 août	4 septembre	5 septembre
<b>9H30</b>	0,0%		0%	
<b>10H15</b>	11,8%		0%	
<b>11H00</b>	5,9%		0%	
<b>11H45</b>	11,8%		0%	
<b>12h15</b>				
<b>13h</b>		0		
<b>13h45</b>		0		
<b>14h15</b>	5,9%	0,0%	0%	0%
<b>15h00-15h15</b>	11,8%	5,9%	0%	0%
<b>16h00</b>	23,5%	0,0%	0%	11,8%
<b>16H45</b>		5,9%		5,9%
<b>19H00</b>		5,9%		0%
<b>19H45</b>		0,0%		0%
<b>Tx moyen</b>	10%	2%	0%	2%

Taux de rotation – rue du Parc			
	1 hr et -	1-3 hrs	3 heures +
<b>28-août</b>	78%	22%	0%
<b>29-août</b>	50%	50%	0%
<b>04-sept</b>	0%	0%	0%
<b>05-sept</b>	50%	50%	0%

## Presbytère

Le stationnement du presbytère est relativement occupé à certaines périodes de la journée. Notons que ce stationnement ne compte que 10 cases. Cependant, il est situé à côté du stationnement de l'église qui offre une centaine de cases. Il n'est donc pas préoccupant que ce stationnement soit très achalandé, puisque ses utilisateurs ont accès à des cases à proximité.

Taux d'occupation - Presbytère				
	28 août	29 août	4 septembre	5 septembre
9H30	70,0%		60,0%	
10H15	60,0%		90,0%	
11H00	60,0%		70,0%	
11H45	40,0%		70,0%	
<b>12h15</b>				
13h	-	50%		30%
13h45	-	40%		60%
14h15	50,0%	0,0%	60,0%	20,0%
15h00	40,0%	0,0%	20,0%	0,0%
16h00	10,0%	0,0%	50,0%	0,0%
16H45		0,0%		0,0%
19H00		0,0%		0,0%
19H45		0,0%		0,0%
<b>Tx moyen</b>	47%	11%	59%	14%

Taux de rotation - Presbytère			
	1 hr et -	1-3 hrs	3 heures +
28-août	84%	16%	0%
29-août	50%	50%	0%
04-sept	79%	18%	3%
05-sept	75%	25%	0%

## Église

Nous avons recensé la fréquentation du stationnement situé sur le côté de l'église. Cet espace est généralement peu achalandé. Deux seules périodes plus occupées ont été soulevées, soit les mercredis 28 août et 4 septembre, jours où s'installe le marché champêtre. Aux heures d'échantillonnage, cette activité a un impact faible sur la fréquentation de ce stationnement.

Taux d'occupation - Église				
	28 août	29 août	4 septembre	5 septembre
<b>9H30</b>	1,1%		6,5%	
<b>10H15</b>	2,2%		4,3%	
<b>11H00</b>	1,1%		4,3%	
<b>11H45</b>	2,2%		3,2%	
<b>12h15</b>			3,2	
<b>13h</b>		2,2%		2,2
<b>13h45</b>		1,1%		2,2
<b>14h15-14h30</b>	11,8%	1,1%	12,9%	2,2%
<b>15h00-15h15</b>	37,6%	1,1%	33,3%	1,1%
<b>16h00</b>	30,1%	1,1%	30,1	1,1%
<b>16H45</b>		3,2%		0,0%
<b>19H00</b>		1,1%		0,0%
<b>19H45</b>		1,1%		0,0%
<b>Tx moyen</b>	12%	1%	12%	1%

Taux de rotation - Église			
	1 hr et -	1-3 hrs	3 heures +
<b>28-août</b>	93%	7%	0%
<b>29-août</b>	50%	25%	25%
<b>04-sept</b>	92%	7%	1%
<b>05-sept</b>	0%	50%	50%

### Parc René Trottier

L'occupation du parc René-Trottier ne dépasse pas les 50% du nombre de cases. On y remarque une bonne proportion d'utilisateurs de longue durée. Il est difficile de savoir qui ils sont à ce stade de l'analyse, mais nous pouvons supposer que ce sont des individus qui covoiturent ou qui utilisent le transport en commun afin de se rendre à la gare de L'île-Perrot.

<b>Taux d'occupation – Parc René-Trottier</b>				
	<b>28 août</b>	<b>29 août</b>	<b>4 septembre</b>	<b>5 septembre</b>
<b>9H30</b>	18,8%		15,6%	
<b>10H15</b>	25,0%		15,6%	
<b>11H00</b>	28,1%		28,1%	
<b>11H45</b>	37,5%		31,3%	
<b>12h15</b>			28,1	
<b>13h</b>		46,9%		40,6%
<b>13h45</b>		37,5%		34,4%
<b>14h15-14h30</b>	46,9%	28,1%	34,4%	25,0%
<b>15h00-15h15</b>	25,0%	31,3%	25,0%	18,8%
<b>16h00</b>	18,8%	21,9%	21,9%	21,9%
<b>16H45</b>		28,1%		21,9%
<b>19H00</b>		21,9%		15,6%
<b>19H45</b>		15,6%		9,4%
<b>Tx moyen</b>	29%	29%	25%	23%

<b>Taux de rotation – Parc René-Trottier</b>			
	<b>1 hr et -</b>	<b>1-3 hrs</b>	<b>3 heures +</b>
<b>28-août</b>	54%	31%	15%
<b>29-août</b>	27%	55%	18%
<b>04-sept</b>	30%	45%	25%
<b>05-sept</b>	25%	55%	20%

## RECOMMANDATIONS GÉNÉRALES POUR LES SECTEURS À L'ÉTUDE

---

Les constats établis, plusieurs recommandations générales sont proposées afin de maximiser et de rendre plus efficace l'utilisation des stationnements du secteur centre.

### **Le boulevard Perrot**

Le boulevard Perrot est bien pourvu en stationnements publics. Bien que certains commerces vivent des périodes d'achalandage très élevées, on retrouve des stationnements publics dans un rayon de moins de 200m (moins de 3 minutes de marche). De plus, nos données démontrent que certains commerces sont dotés de vastes stationnements sous-utilisés. Le partage des cases entre commerces pourrait être envisagé afin d'alléger la forte demande de certaines places d'affaires aux heures de grand achalandage.

L'arrivée de nouveaux commerces et la densification dans ce secteur devrait pouvoir se réaliser sans trop de problèmes liés à l'offre de stationnement. L'assouplissement des ratios de stationnement pour ce secteur peut également être envisagé, ce qui pourrait y faciliter le recrutement de nouveaux commerces.

### **Le Grand Boulevard**

La situation actuelle montre qu'il n'y a pas, de manière générale, de manque de stationnement sur le Grand Boulevard. Autant l'observation terrain que le sondage aux consommateurs appuient ce point. Cependant, il est vrai que certains commerces manquent d'espaces privés et sont quelques fois complets, ceci étant dû à certaines périodes de pointe. À cette situation s'ajoute le fait qu'on ne retrouve pas de stationnements publics sur le Grand Boulevard, ne laissant pour seule alternative que le stationnement sur rue. Les observations réalisées dans la présente analyse démontrent que présentement, les cases de stationnement sur rue ne sont pas toutes utilisées, laissant ainsi de la place pour la clientèle. Un aménagement optimal de ces cases sur rue, un marquage au sol entretenu régulièrement et une signalisation adéquate devraient, à court terme, améliorer la situation. Toutefois, l'aménagement de ces espaces sur rue ne devra pas nuire aux espaces réservés aux piétons et aux cyclistes. Il est important de laisser une grande place aux transports actifs, qui permettent d'alléger l'achalandage automobile et d'amener une affluence de clients dans le secteur.

D'autre part, on remarque une sous-utilisation flagrante de plusieurs stationnements privés. Il en résulte une perte globale d'espaces de stationnement pour l'ensemble du territoire. Aucune mesure de partage entre les places d'affaires n'est en vigueur. Cette option devrait être encouragée et supportée par la municipalité afin d'améliorer l'offre de stationnement dans le secteur centre pour les places d'affaires dont le nombre de cases disponibles est insuffisant.



Par ailleurs, dans la mesure où le recrutement de nouvelles places d'affaires est un enjeu important de la revitalisation, il est essentiel de se questionner sur la réglementation en vigueur et s'assurer qu'elle ne constitue pas un frein au développement. D'une part, le règlement de zonage actuel prescrit des ratios de stationnement conventionnels qui, étant donné la petitesse de certains terrains, ne peuvent être toujours satisfaits. D'autre part, le règlement sur les PIIA présentement en vigueur interdit l'aménagement de cases de stationnement en façade pour toute nouvelle construction, ce qui limite le nombre de cases qu'il est possible d'aménager. Il devient alors important d'assurer une offre adéquate de stationnements publics qui puisse compenser ces manques et soutenir la vitalité économique du secteur. Il convient également de revoir la réglementation afin qu'elle facilite l'arrivée de nouvelles places d'affaires. Elle devra prévoir la densification du secteur centre et seul son assouplissement, accompagné de l'aménagement d'aires publiques, permettront d'y arriver.

Dans le secteur sud du Grand Boulevard, certains terrains sont présentement sous-utilisés (notamment, le stationnement du bureau de poste et du Autoplus). Il serait intéressant de les cibler comme stationnements publics potentiels. Leur emplacement est central et pourrait répondre aux besoins des commerces environnants, actuels et futurs. L'aménagement de ces aires publiques permettra d'assouplir le ratio de cases exigé et ainsi, faciliter le recrutement de nouveaux commerces et la densification du secteur. Cela permettra également de maintenir l'interdiction d'aménager des cases de stationnement en façade des nouveaux bâtiments.

Le secteur nord du Grand Boulevard présente d'autres défis qu'il faudra arrimer avec les objectifs d'aménagement et de transformation de son cadre bâti. Le réaménagement complet des infrastructures de cet axe devra s'accompagner d'une réflexion sur la localisation de stationnements publics, en fonction des nouveaux besoins, sans toutefois compromettre l'espace à réserver aux transports actifs. À court terme, un meilleur marquage des espaces sur rue, et un partage des cases privées entre propriétaires devraient être envisagés. À moyen terme, nous recommandons que la Ville acquiert certains îlots hors rue actuellement inutilisés et mal aménagés, afin de créer des stationnements collectifs répondant aux besoins qui seront engendrés par les développements et la densification prévus.

## Respect de la réglementation/gestion

- Étendre le stationnement 120 minutes sur tout le Grand Boulevard et en resserrer le respect afin qu'il ne soit pas utilisé par les travailleurs sur de longues périodes.
- S'assurer que les utilisateurs laissent le débarcadère de l'école François-Perrot libre en tout temps pour les parents qui viennent déposer leurs enfants.
- Maintenir le règlement sur les PIIA visant à décourager l'aménagement de stationnements en façade des commerces.

- Assouplir les ratios de stationnement, particulièrement sur le boulevard Perrot, afin de permettre l'établissement de nouvelles places d'affaires qui ne respecteraient pas le nombre de cases privées exigées.

## Signalisation

- Développer un concept de signalisation des stationnements tant privés que publics afin d'uniformiser l'apparence et faciliter le repérage pour les automobilistes.
- Installer des panneaux de signalisation afin d'indiquer les stationnements publics sur le boulevard Perrot (parc Trottier et Hôtel de ville).
- Encourager les propriétaires de stationnements privés à installer une signalisation directionnelle afin d'afficher l'accès à leur stationnement à partir de la rue.
- Encourager les propriétaires à bien signaler leurs cases de stationnement et distinguer les espaces dédiés aux clients de ceux des employés.

## Esthétique et aménagement

- S'assurer que le marquage du stationnement sur rue sur le Grand Boulevard soit adéquat, afin de maximiser le nombre d'espaces disponibles.
- Aménager un stationnement incitatif pour le covoiturage et les utilisateurs du transport en commun sur le boulevard Perrot et un autre à l'intersection du Grand Boulevard.
- Identifier les aires de stationnement sous-utilisées sur le Grand Boulevard qui pourraient éventuellement être achetées par la ville afin d'y aménager des stationnements publics.
- Plusieurs places d'affaires pourraient maximiser l'utilisation de leurs stationnements en améliorant l'aménagement, la configuration et le marquage au sol. Leur redistribution pourrait les rendre plus opérants.
- Maximiser l'utilisation des cases de stationnement situées sur les côtés des bâtiments et décourager l'utilisation en façade, dans la mesure du possible.
- Reconfigurer le stationnement de l'école François-Perrot par une meilleure configuration et un marquage au sol afin de maximiser le nombre de cases disponibles.
- Mettre en place des normes minimales pour la plantation de végétaux lors de l'aménagement d'aires de stationnements. Des plantations et des bordures végétales devraient toujours être exigées de tout nouveau projet afin d'atténuer les îlots de chaleur.

## Sensibilisation et communication

- Étudier la possibilité de permettre le partage de certaines cases de stationnements entre places d'affaires : par exemple, encourager les propriétaires de stationnements peu fréquentés à partager ou louer certaines cases aux commerces voisins.
- Faire connaître auprès de la clientèle les nouvelles mesures de gestion des stationnements du secteur centre, l'emplacement des stationnements publics et incitatifs.
- Encourager les employés à se stationner dans les espaces les plus éloignés et les moins fréquentés afin d'offrir à la clientèle du secteur centre les espaces les plus convoités et les plus près des différents attraits, commerces et services. Certaines cases de stationnement sont disponibles sur les rues transversales et pourraient être utilisées à cette fin.



FONDATION  
RUES PRINCIPALES

