



COMPILATION ADMINISTRATIVE

PLAN D'URBANISME Règlement numéro 664

Numéro de règlement	Date d'adoption	Numéro de résolution	Date d'entrée en vigueur
664	10 mai 2016	16/05/196	7 juillet 2016
664-1	11 août 2020	2020-08-230	11 septembre 2020

La présente compilation administrative intègre les modifications apportées par les règlements apparaissant au tableau ci-dessus. Elle n'a aucune valeur légale. Seules les copies de règlements revêtues du sceau de la Ville et signées par la personne responsable du Service du greffe de la Ville ont une valeur légale.

TABLE DES MATIÈRES

MOT DU MAIRE	1
1. LE PLAN D'URBANISME, UN OUTIL DE PLANIFICATION INTÉGRÉ	2
1.1 CONTEXTE DE RÉVISION DU PLAN D'URBANISME	2
1.2 LA PARTICIPATION CITOYENNE AU PREMIER PLAN.....	2
1.3 L'APPROCHE INTÉGRÉE DE PLANIFICATION.....	2
1.4 MÉCANISMES D'OPÉRATION DU PLAN.....	4
2. LE PORTRAIT DE LA COLLECTIVITÉ	5
2.1 LES PARTICULARITÉS DU TERRITOIRE.....	5
2.1.1 Une localisation stratégique.....	5
2.1.2 Une géographie insulaire avantageuse	5
2.2 UNE HISTOIRE MARQUÉE PAR DEUX FONDEMENTS	6
2.2.1 La seigneurie de l'Isle-Perrot	6
2.2.2 Des liens de transport vers la ville	6
2.3 PROFIL DE LA POPULATION	8
2.3.1 Un rythme de croissance ascendant.....	8
2.3.2 Des projections démographiques jusqu'en 2031	10
2.4 TYPOLOGIE RÉSIDENTIELLE ET CADRE DE VIE.....	12
2.4.1 Un parc immobilier majoritairement unifamilial	12
2.4.2 Un cadre bâti vieillissant	12
2.4.3 Qualité de vie des quartiers habités.....	13
2.5 LES ÉLÉMENTS PATRIMONIAUX ET PAYSAGERS D'INTÉRÊT	13
2.5.1 Un patrimoine bâti d'intérêt.....	13
2.5.2 Un paysage insulaire remarquable	14
2.6 LE TRANSPORT ROUTIER, EN COMMUN ET ACTIF	16
2.6.1 Une position stratégique	16
2.6.2 Le réseau routier.....	16
2.6.3 Le réseau de camionnage	17
2.6.4 Les pôles générateurs de déplacements	17
2.6.5 Le transport en commun et les déplacements actifs.....	17
2.7 LA TYPOLOGIE COMMERCIALE	20
2.7.1 Les commerces de proximité du secteur Centre.....	20
2.7.2 Le corridor commercial régional Don-Quichotte.....	20
2.7.3 La vitrine autoroutière	20
2.8 LES GRANDS ÉQUIPEMENTS PUBLICS ET CULTURELS.....	21

2.8.1	Un pôle civique rayonnant	21
2.8.2	Une ville gourmande et festive.....	21
2.9	LES PARCS ET ESPACES VERTS AMÉNAGÉS	23
2.9.1	Les espaces verts.....	23
2.10	LES MILIEUX NATURELS ET DE HAUTE VALEUR ÉCOLOGIQUE	27
2.10.1	L'omniprésence de la nature et des espèces vivantes associées.....	27
2.11	LES CONTRAINTES NATURELLES ET ANTHROPIQUES	30
2.11.1	Les contraintes naturelles	30
2.11.2	Les contraintes anthropiques.....	30
2.12	LE SONDAGE AUPRÈS DE LA POPULATION	33
3.	L'ÉNONCÉ DE VISION	34
3.1	L'ÎLE-PERROT EN 2035.....	34
3.2	LES ORIENTATIONS DE DÉVELOPPEMENT	35
3.2.1	Les particularités du territoire et son histoire	36
3.2.2	La population et l'habitat.....	36
3.2.3	Les éléments patrimoniaux et paysagers	38
3.2.4	Le transport routier, en commun et actif	39
3.2.5	La typologie commerciale	40
3.2.6	Les grands équipements publics et culturels	41
3.2.7	Les parcs et espaces verts aménagés	42
3.2.8	Les milieux naturels et de haute valeur écologique	43
3.2.9	Les contraintes naturelles et anthropiques	44
3.3	LE CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE	44
4.	LE CADRE DE GESTION	47
4.1	LES AIRES DE PAYSAGE	47
4.1.1	Description de la fiche paysagère.....	50
4.2	FICHES PAYSAGÈRES	54
4.2.1	Aire de paysage 1 – Naturelle (P1).....	54
4.2.2	Aire de paysage 2 – Riveraine et forestière (P2)	55
4.2.3	Aire de paysage 3 – Périurbaine faible densité (P3A).....	56
4.2.4	Aire de paysage 3 – Périurbaine faible densité (P3B).....	57
4.2.5	Aire de paysage 3 – Périurbaine faible densité (P3C)	58
4.2.6	Aire de paysage 3 – Périurbaine faible densité (P3D)	59
4.2.7	Aire de paysage 4 – Périurbaine forte densité (P4)	60
4.2.8	PDA – Rue du Boisé.....	61
4.2.9	PDA – Rue des Rosiers	62
4.2.10	PDA – 34 ^e Avenue	63
4.2.11	PDA – Bellevue.....	64

4.2.12	PDA – Noyau patrimonial.....	65
4.2.13	PDA – 28 ^e Avenue	66
4.2.14	PDA – Pôle institutionnel	67
4.2.15	PDA – De la Gare	68
4.2.16	PDA – Secteur Centre	69
4.2.17	PDA – Don-Quichotte	70
4.2.18	PDA – Lucien-Manning.....	71
5.	STRATÉGIE DE CROISSANCE	72
5.1	LA TENDANCE MÉTROPOLITAINE ET RÉGIONALE.....	72
5.2	LE MARCHÉ RÉSIDENTIEL EN 2015 À L'ÎLE-PERROT	73
5.3	LE POTENTIEL D'ACCUEIL DES NOUVEAUX MÉNAGES D'ICI 2035.....	74
5.4	PLANIFICATION DÉTAILLÉE DE L'AIRE TOD.....	81
6.	PLAN D'ACTION	83
7.	BIBLIOGRAPHIE.....	86
8.	REMPLACEMENT	A
9.	ENTRÉE EN VIGUEUR	A
	ANNEXE A – L'ÎLE-PERROT VUE PAR SES CITOYENS	A

LISTE DES TABLEAUX

TABLEAU 1.	ÉVOLUTION DE LA POPULATION ENTRE 2001 ET 2014 POUR LES CINQ PRINCIPALES VILLES DE LA MRC DE VAUDREUIL-SOULANGES	8
TABLEAU 2.	ÉVOLUTION PROJETÉE DE LA POPULATION ENTRE 2001 ET 2031 POUR LES CINQ PRINCIPALES VILLES DE LA MRC DE VAUDREUIL-SOULANGES	10
TABLEAU 3.	ÉVOLUTION PROJETÉE DES MÉNAGES ENTRE 2001 ET 2031 POUR LES CINQ PRINCIPALES VILLES DE LA MRC DE VAUDREUIL-SOULANGES	11
TABLEAU 4.	DÉTAIL DE LA TYPOLOGIE RÉSIDENIELLE DE CERTAINES VILLES DE LA MRC VAUDREUIL-SOULANGES.....	12
TABLEAU 5.	NOMBRE D'ACCIDENTS RÉPERTORIÉS, 2013	18
TABLEAU 6.	PARCS ET ESPACES VERTS.....	23
TABLEAU 7.	LA SUPERFICIE DES MILIEUX NATURELS D'INTÉRÊT BÉNÉFICIAINT DE MESURES DE PROTECTION	28
TABLEAU 8.	TERRAINS CONTAMINÉS.....	30
TABLEAU 9.	PART DES MISES EN CHANTIER DE LA RMR DE MONTRÉAL ENTRE 1990 ET 2014	73
TABLEAU 10.	NOMBRE DE MISES EN CHANTIER TOTAL ENTRE 2001 ET 2015 À LA VILLE DE L'ÎLE-PERROT.....	74
TABLEAU 11.	LES SEUILS MINIMAUX DE DENSITÉ DANS LES SECTEURS HORS TOD.....	75
TABLEAU 12.	ESTIMATION DE L'OFFRE RÉSIDENIELLE LOCALE.....	76
TABLEAU 13.	LES MILIEUX NATURELS DANS LES ESPACES VACANTS OU À REDÉVELOPPER.....	77

LISTE DES FIGURES

FIGURE 1.	LIGNE DE TEMPS	8
FIGURE 2.	ÉVOLUTION DE LA POPULATION EN NOMBRE DE PERSONNES ENTRE 2001 ET 2011 POUR LES CINQ PRINCIPALES VILLES DE LA MRC DE VAUDREUIL-SOULANGES.....	9
FIGURE 3.	ÉVOLUTION DE LA POPULATION EN % DE PERSONNES ENTRE 2001 ET 2011 POUR LES CINQ PRINCIPALES VILLES DE LA MRC DE VAUDREUIL-SOULANGES.....	9
FIGURE 4.	ÉVOLUTION PROJETÉE DE LA POPULATION EN NOMBRE ENTRE 2001 ET 2031 POUR LES CINQ PRINCIPALES VILLES DE LA MRC DE VAUDREUIL-SOULANGES.....	10
FIGURE 5.	ÉVOLUTION PROJETÉE DE LA POPULATION EN % ENTRE 2001 ET 2031 POUR LES CINQ PRINCIPALES VILLES DE LA MRC DE VAUDREUIL-SOULANGES	11
FIGURE 6.	DÉBIT JOURNALIER MOYEN ANNUEL DU MTQ, 2004 ET 2012	16
FIGURE 7.	TRANSECT DES AIRES DE PAYSAGES.....	49
FIGURE 8.	PORT D'ARBRES	52
FIGURE 9.	TYPES DE VOIES CYCLABLES.....	53
FIGURE 10.	NOMBRE DE MISES EN CHANTIER TOTAL ENTRE 2001 ET 2015 À LA VILLE DE L'ÎLE- PERROT.....	74

LISTE DES CARTES

CARTE 1.	VUES ET BÂTIMENTS PATRIMONIAUX.....	15
CARTE 2.	MOBILITÉ ET TRANSPORT	19
CARTE 3.	COMMERCES ET SERVICES PUBLICS D'INTÉRÊT	22
CARTE 4.	PARCS ET ESPACES VERTS AMÉNAGÉS.....	25
CARTE 5.	AIRES DE DESSERTE DES PARCS	26
CARTE 6.	MILIEUX NATURELS	29
CARTE 7.	CONTRAINTES NATURELLES ET ANTHROPIQUES	32
CARTE 8.	CONCEPT	46
CARTE 9.	AIRES DE PAYSAGES	48
CARTE 10.	STRATÉGIE DE CROISSANCE.....	80

MOT DU MAIRE

Chers citoyens et citoyennes,

C'est avec grand plaisir que je vous présente le nouveau Plan d'urbanisme de la Ville de L'Île-Perrot. Pendant plus d'un an, les membres du conseil municipal, de la direction générale, du service de l'urbanisme et de l'environnement et moi-même avons travaillé à définir la vision et les objectifs qui orienteront le développement du territoire pour les années à venir.

Suite à une fine analyse du passé de notre ville et à la réalisation d'un portrait relevant les enjeux et atouts actuels du territoire, nous sommes d'avis que le plan d'action proposé assurera le maintien de la qualité de vie enviable de notre municipalité, tout en favorisant sa mise en valeur et son attractivité.

Je suis fier que cet outil de planification en soit aussi un de concertation avec différents acteurs, mais surtout avec vous. Vous avez été 200 personnes à répondre au sondage en ligne en novembre 2015 et je vous en remercie personnellement. Par votre implication, nous comprenons que vous avez autant à cœur que nous le futur de la Ville de L'Île-Perrot.

C'est donc dans l'esprit de créer un véritable « contrat social » entre les citoyens, la municipalité et les partenaires publics et privés qu'a été complété le plan d'urbanisme. La Ville s'est dotée d'orientations et d'objectifs d'aménagements plus durables et également d'un guide décisionnel en matière d'aménagement du territoire, ce qui facilitera notre dialogue continu.

Voici donc, comment nous souhaitons et rêvons notre ville pour le futur :

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

Votre Maire,

Marc Roy

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

1.1 CONTEXTE DE RÉVISION DU PLAN D'URBANISME

Le nouveau plan d'urbanisme de la Ville de L'Île-Perrot s'inscrit dans le cadre de la mise en force du Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) et à la fois, du Schéma d'aménagement révisé (SAR) de la Municipalité régionale de comté (MRC) de Vaudreuil-Soulanges. Le PMAD, cadre de référence chapeautant la planification d'ensemble du territoire de la CMM, définit des orientations et des objectifs à atteindre aux fins d'assurer la compétitivité et l'attractivité du Grand Montréal.

Parallèlement, suite à l'entrée en vigueur du PMAD, chacune des MRC et des municipalités se trouvant dans la CMM se devaient d'assurer la concordance des outils de planification existants, dont le SAR de la MRC de Vaudreuil-Soulanges. La MRC, via le règlement modificateur #167-15-01, a donc intégré les exigences métropolitaines dans son SAR.

C'est dans ce contexte que le plan d'urbanisme de la Ville de L'Île-Perrot a été révisé. La Ville de L'Île-Perrot a profité de l'occasion pour faire du plan d'urbanisme un véritable « contrat social » entre les citoyens, la municipalité et les partenaires publics et privés. Grâce à ce plan d'urbanisme, la Ville s'est dotée d'orientations et d'objectifs d'aménagements plus durables et également d'un guide décisionnel en matière d'aménagement du territoire.

1.2 LA PARTICIPATION CITOYENNE AU PREMIER PLAN

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

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

1.3 L'APPROCHE INTÉGRÉE DE PLANIFICATION

L'approche intégrée développée dans le cadre de l'élaboration de ce plan d'urbanisme est à mi-chemin entre l'approche normative classique et le *form-based zoning*. Cette dernière est issue d'un mouvement qui a pris naissance aux États-Unis et en Europe, où le développement de la ville repose désormais sur la forme urbaine existante.

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

façade, les voies de circulation, les parcs et le mobilier, en un seul ensemble formant un « tout » et en interrelation constante.

L'inclusion de cette approche aura pour avantage l'amélioration de la planification d'ensemble du territoire par la prise en compte de l'interrelation des éléments qui composent la forme urbaine de la ville.

Ainsi, les moyens d'action proposés dans ce plan s'appuient essentiellement sur le respect des éléments de forme urbaine existante en :

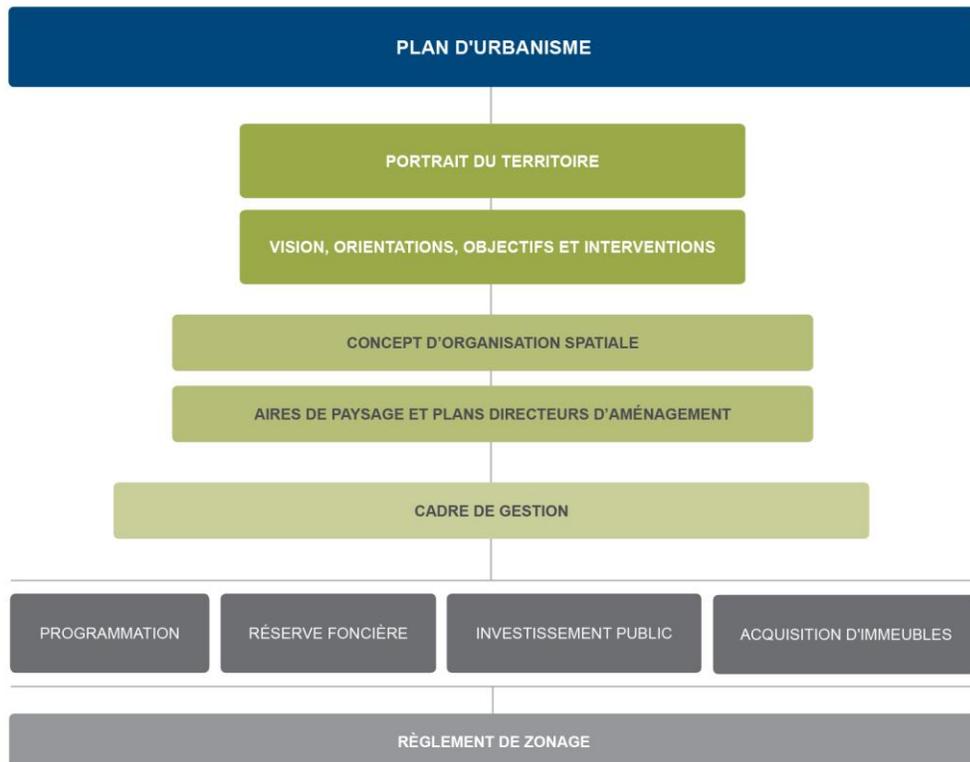
- Unifiant les espaces privés et publics entre eux;
- Rendant ces espaces plus accessibles et plus animés;
- Intégrant les caractéristiques architecturales et morphologiques dans la planification de nouveaux quartiers;
- Misant sur les formes urbaines hétérogènes et complémentaires.

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

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

Enfin, l'intégration du *form-based zoning* permet de répondre à des enjeux plus contemporains en matière d'aménagement, et ce, en rendant l'appareil municipal plus opérationnel. Les moyens d'action proposés dans le plan d'urbanisme constituent de véritables projets urbains et fédèrent l'ensemble des politiques et plans de la municipalité en :

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



1.4 MÉCANISMES D'OPÉRATION DU PLAN

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

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

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

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

2. LE PORTRAIT DE LA COLLECTIVITÉ

Ce chapitre présente les caractéristiques actuelles du territoire de la ville. Il s'agit d'un constat général qui met en lumière l'analyse de plusieurs grandes thématiques propres au territoire, notamment les projections démographiques, les pôles générateurs de déplacement et la mobilité active, ainsi que les milieux naturels. Il s'agit spécifiquement de faits qui permettront d'établir les principaux enjeux. Ultimement, ce diagnostic servira à proposer des solutions cohérentes en matière d'aménagement du territoire perrotois.

2.1 LES PARTICULARITÉS DU TERRITOIRE

2.1.1 Une localisation stratégique

La Ville de L'Île-Perrot est située dans la région administrative de la Montérégie et fait partie intégrante de la MRC de Vaudreuil-Soulanges, composée notamment des villes de Notre-Dame-de-L'Île-Perrot, Pincourt, Saint-Lazare et Vaudreuil-Dorion. Ces quatre villes constituent les plus importants regroupements de population au sein de la MRC.

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

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

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

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

2.1.2 Une géographie insulaire avantageuse

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

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

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

2.2 UNE HISTOIRE MARQUÉE PAR DEUX FONDEMENTS

2.2.1 La seigneurie de l'Isle-Perrot

L'île Perrot est habitée depuis au moins 4 000 ans. Au tout début, sa population était principalement composée de chasseurs et de pêcheurs appartenant à des regroupements amérindiens de culture iroquoise. Toutefois, l'arrivée du sieur François-Marie Perrot, le deuxième gouverneur de Montréal et successeur de monsieur de Maisonneuve, changea la donne en obtenant, en 1672, l'île en concession de l'intendant de la Nouvelle-France, monsieur Jean Talon.



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

2.2.2 Des liens de transport vers la ville

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

Durant la Révolution tranquille, le Québec est marqué par l'ouverture de grands chantiers tels que la construction de l'autoroute du Souvenir (A-20) qui passe d'ailleurs sur le territoire de la ville de L'Île-Perrot. Ce vaste chantier a eu un impact significatif dans le développement de la ville puisqu'en plus de faciliter les déplacements de milliers de personnes par

jour d'est en ouest pour rejoindre Montréal, il contribue au développement des premiers quartiers. La ville bénéficie dorénavant d'une localisation stratégique aux abords de l'autoroute du Souvenir. La consolidation des premiers quartiers centraux, en plus du parachèvement des services d'aqueduc et d'égouts, se terminera autour de 1965. S'ensuit, durant environ trois décennies (1970 à 1990), la consolidation des principaux quartiers



résidentiels, tels qu'on les connaît aujourd'hui, notamment les espaces situés entre les axes de transport structurants, soit la montée Sagala, le Grand Boulevard et le boulevard Perrot.

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

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

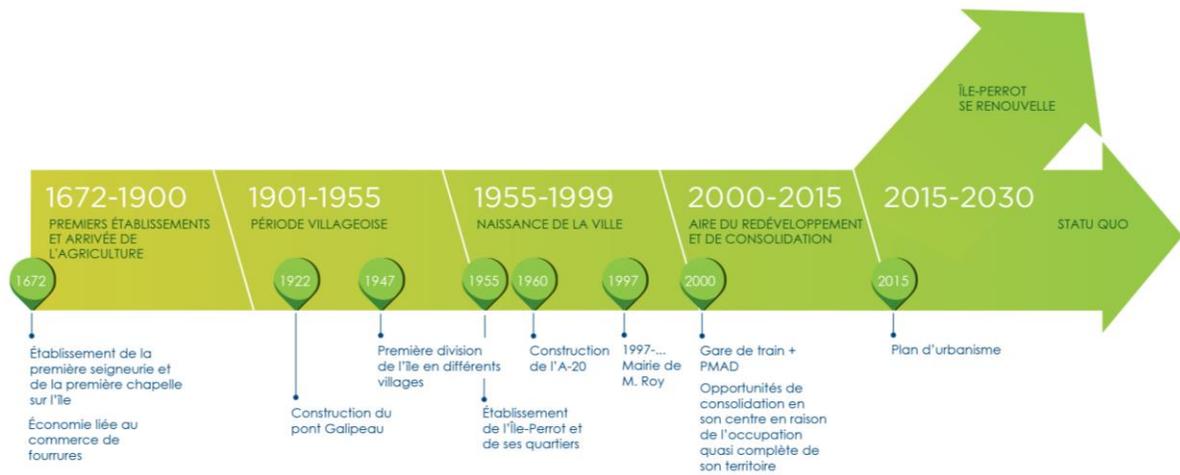
Parallèlement à ces changements dans les modes de consommation et de déplacements dans la ville, il devient impossible d'entrer sur le Grand Boulevard à partir de l'autoroute du Souvenir depuis Montréal. Cette entrée est fermée définitivement par le ministère des Transports du Québec (MTQ) lors de travaux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

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

En 2012, l'entrée en vigueur du PMAD pousse les autorités municipales à se questionner sur la tangente que doit prendre le développement de la ville, notamment en raison des exigences en matière de densification résidentielle autour des infrastructures de transport majeures, couplée au manque de terrains vacants disponibles pour accueillir de nouveaux projets résidentiels. Comme le statu quo ne peut être envisageable, l'option misant sur un redéveloppement plus consolidé aux abords du Grand Boulevard et du boulevard Perrot, soit son secteur central, est l'occasion pour la ville de se démarquer et de se repositionner dans l'ensemble de l'échiquier métropolitain.



Figure 1. Ligne de temps



2.3 PROFIL DE LA POPULATION

2.3.1 Un rythme de croissance ascendant

La Ville de L'Île-Perrot se classe au 5^e rang en termes de population par rapport aux 23 municipalités de la MRC de Vaureuil-Soulanges. Dans l'ordre, la Ville de Vaureuil-Dorion arrive bonne première avec 36 860 habitants, puis Saint-Lazare avec 19 796 habitants, s'ensuit Pincourt avec 14 774 habitants et enfin Notre-Dame-de-L'Île-Perrot avec 10 826 habitants. Pour sa part, la Ville de L'Île-Perrot regroupe une population d'environ 10 737 habitants selon le décret de 2015 (daté du 1^{er} juillet 2014). L'ensemble de la MRC de Vaureuil-Soulanges a connu une augmentation de sa population d'environ 37 % entre 2001 et 2011.

Localement, le rythme de croissance de la population entre 2001 et 2014 est très disparate d'une ville à l'autre. Contrairement à Vaureuil-Dorion, qui affiche une augmentation de sa population sans précédent d'environ 85 %, de même que Saint-Lazare avec 54 % et Pincourt avec 46 %, la Ville de L'Île-Perrot a plutôt connu une augmentation graduelle d'environ 15 % durant cette période. Toutefois, cette croissance s'apparente quelque peu à la ville de Notre-Dame-de-L'Île-Perrot avec 27 % d'augmentation.

Tableau 1. Évolution de la population entre 2001 et 2014 pour les cinq principales villes de la MRC de Vaureuil-Soulanges

VILLES	2001	2006	2014	ÉVOLUTION 2001-2014
Vaureuil-Dorion	19 920	25 798	36 860	85 %
Saint-Lazare	12 895	17 016	19 796	54 %
Pincourt	10 107	11 197	14 774	46 %
Notre-Dame-de-L'Île-Perrot	8 546	9 885	10 826	27 %
L'Île-Perrot	9 375	9 927	10 737	15 %

Données issues de Statistiques Canada et du Décret de 2015

Figure 2. Évolution de la population en nombre de personnes entre 2001 et 2011 pour les cinq principales villes de la MRC de Vaudreuil-Soulanges

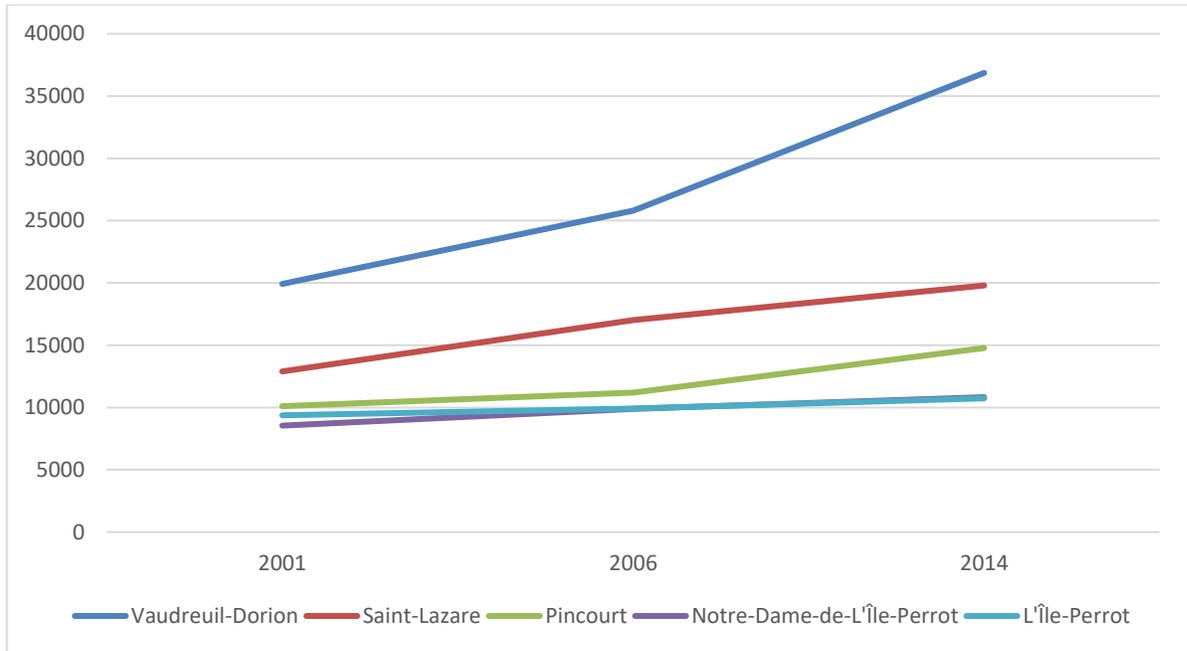
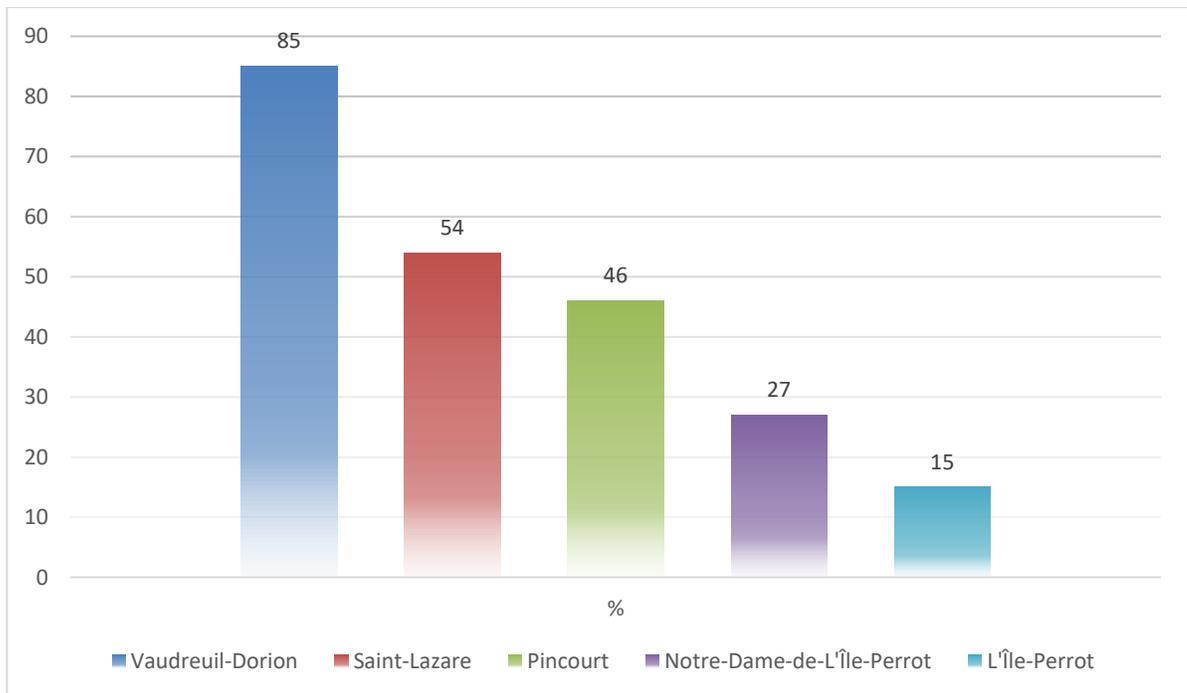


Figure 3. Évolution de la population en % de personnes entre 2001 et 2011 pour les cinq principales villes de la MRC de Vaudreuil-Soulanges



2.3.2 Des projections démographiques jusqu'en 2031

Bien que les perspectives démographiques contenues dans le règlement de concordance #167-15-1 de la MRC soulèvent une légère diminution de la population et des ménages entre 2014 et 2024, soit environ 280 personnes et 45 ménages sur dix ans, il est tout de même possible d'observer une légère croissance démographique sur une plus grande période soit entre 2001 et 2031.

Effectivement, sur une période d'environ 30 ans, la Ville de L'Île-Perrot affiche plutôt une légère croissance, bien que celle-ci soit la plus faible à prévoir par rapport aux autres villes principales de la MRC avec environ 16 %.

En comparaison, on prévoit que Notre-Dame-de-L'Île-Perrot subira une augmentation d'environ 32 % sur cette même période, suivi de la Ville de Saint-Lazare avec 88 %. Pour leur part, les villes de Vaudreuil-Dorion et de Pincourt affichent des prévisions de croissance phénoménales jusqu'en 2031 avec 193 % et 108 % respectivement.

Tableau 2. Évolution projetée de la population entre 2001 et 2031 pour les cinq principales villes de la MRC de Vaudreuil-Soulanges

VILLES	2001	2006	2011	2016	2021	2026	2031	VARIATION 2011-2031	VARIATION 2001-2031
Vaudreuil-Dorion	19 920	25 798	33 305	40 505	47 335	53 420	58 430	75,4 %	193 %
Saint-Lazare	12 895	17 016	19 295	20 730	21 950	23 160	24 245	25,7 %	88 %
Pincourt	10 107	11 197	14 305	16 420	18 280	19 860	21 035	47,0 %	108 %
Notre-Dame-de-L'Île-Perrot	8 546	9 885	10 720	10 815	10 920	11 080	11 305	5,5 %	32 %
L'Île-Perrot	9 375	9 927	10 503	10 715	10 780	10 825	10 885	3,6 %	16 %

Données issues de l'Institut de la statistique du Québec, Population projetée par groupe d'âge (2015)

Figure 4. Évolution projetée de la population en nombre entre 2001 et 2031 pour les cinq principales villes de la MRC de Vaudreuil-Soulanges

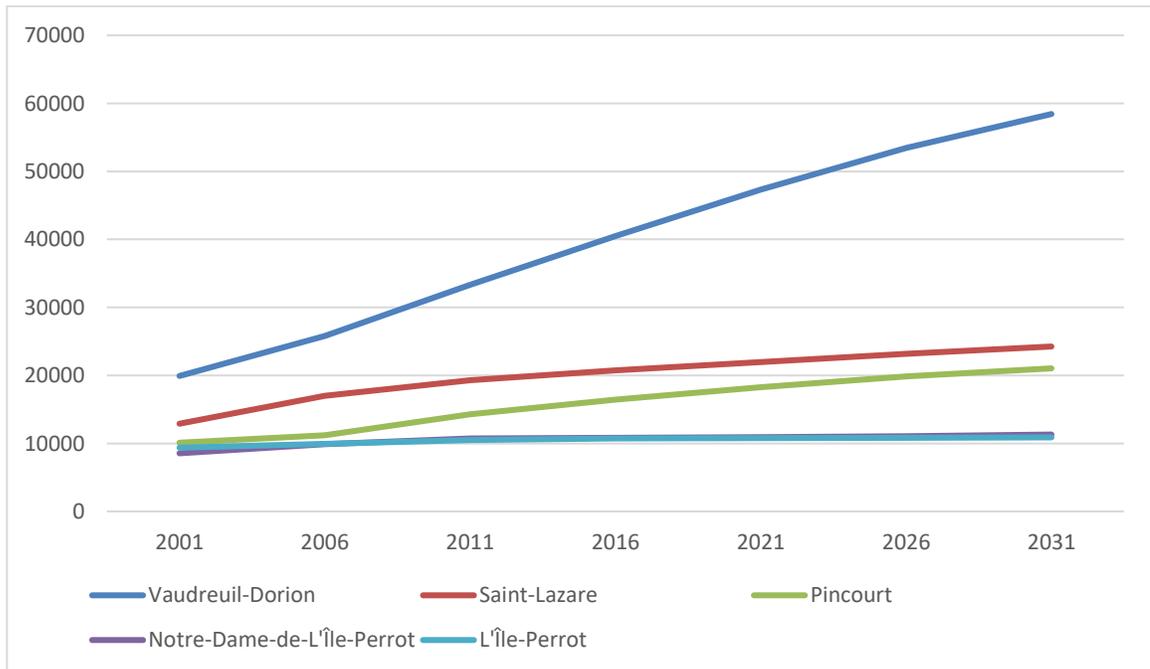
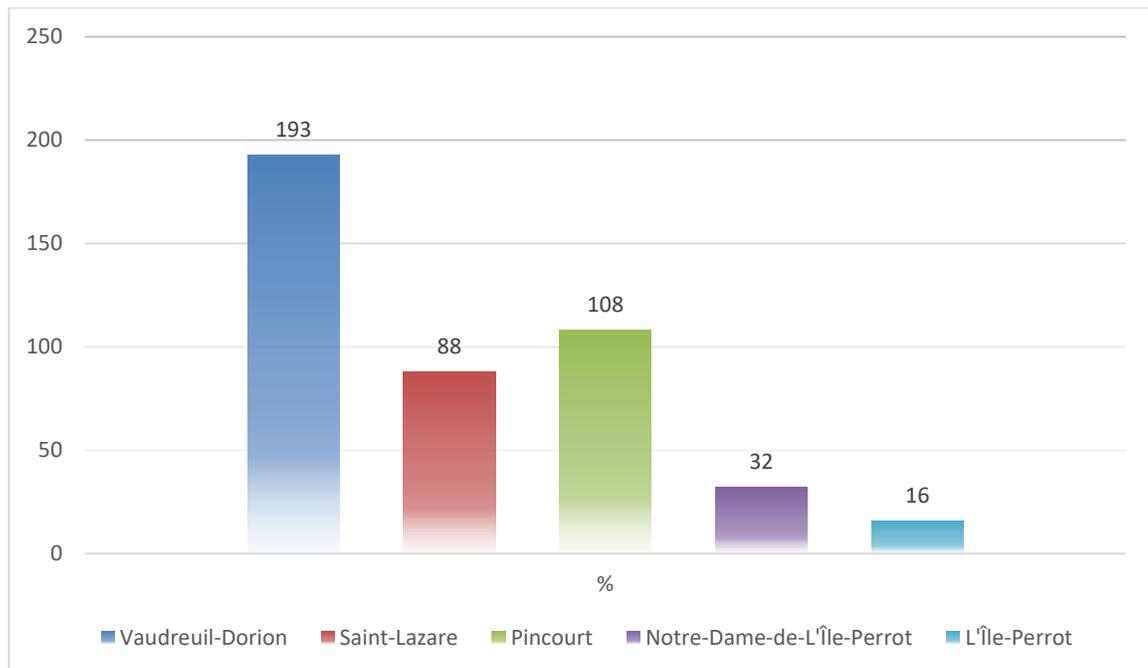


Figure 5. Évolution projetée de la population en % entre 2001 et 2031 pour les cinq principales villes de la MRC de Vaudeuil-Soulanges



L'évolution du nombre de ménages de 2011 à 2031 permet de prévoir la demande en logements sur un horizon de 20 ans.

Tableau 3. Évolution projetée des ménages entre 2001 et 2031 pour les cinq principales villes de la MRC de Vaudeuil-Soulanges

VILLES	2011	2016	2021	2026	2031	CROISSANCE 2011-2031	VARIATION 2011-2031
Vaudeuil-Dorion	13 019	15 745	18 492	20 933	23 084	10 065	77,3 %
Saint-Lazare	6 434	7 095	7 768	8 397	8 950	2 516	39,1 %
Pincourt	5 280	6 112	6 929	7 605	8 144	2 864	54,2 %
Notre-Dame-de-L'Île-Perrot	3 685	3 873	4 062	4 247	4 414	729	19,8 %
L'Île-Perrot	4 566	4 704	4 821	4 880	4 913	347	7,6 %

Données issues de l'Institut de la statistique du Québec (2015)

Toujours selon l'Institut de la statistique du Québec, la population de la Ville de L'Île-Perrot est majoritairement francophone (68 %), bien qu'on observe un nombre croissant de la population anglophone (21 %) depuis quelques années. La population francophone constitue plus des deux tiers de la population totale de la ville. Pour leur part, les autres langues parlées représentent environ 11 %.

Enfin, bien qu'on observe une faible augmentation de la population, Statistique Canada indique une évolution marquée du revenu médian entre 2001 et 2006, passant de 55 045 \$ à 66 035 \$, soit une augmentation de près de 20 % en l'espace de cinq ans. Cette évolution indique un certain « embourgeoisement » de la population.

2.4 TYPOLOGIE RÉSIDENTIELLE ET CADRE DE VIE

2.4.1 Un parc immobilier majoritairement unifamilial

Le parc immobilier de la Ville de L'Île-Perrot se compose essentiellement de maisons unifamiliales isolées, dont la construction date d'avant 1986. Il s'agit des premiers quartiers centraux de la ville, construits aux abords des tracés fondateurs tels que le boulevard Perrot, le Grand Boulevard et la montée Sagala. Les maisons jumelées représentent environ 8 % du parc immobilier, les maisons en rangée 7 % et les appartements duplex près de 5 %.

Bien que la maison unifamiliale isolée soit prédominante dans tous les cas, les immeubles de moins de cinq étages constituent environ 34 % du parc immobilier de la Ville de L'Île-Perrot. Lorsqu'on compare ce résultat à la Ville de Vaudreuil-Dorion, ville la plus comparable en termes de population et d'urbanité, celui-ci est supérieur, laissant croire que le cadre bâti est beaucoup plus diversifié à L'Île-Perrot.

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

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

Ville	Unifamiliale isolée	Maison jumelée	Maison en rangée	Appartement, duplex	Appartement, immeuble de moins de cinq étages	Appartement, immeuble de plus de cinq étages	Autre maison individuelle attenante
Ville de L'Île-Perrot	45 %	8 %	7 %	5 %	34 %	0 %	1 %
Notre-Dame-de-L'Île-Perrot	95 %	0 %	2 %	1 %	1 %	0 %	1 %
Terrasse-Vaudreuil	68 %	10 %	0 %	7 %	15 %	0 %	0 %
Pincourt	74 %	4 %	7 %	1 %	14 %	0 %	0 %
Vaudreuil-Dorion	63 %	4 %	3 %	3 %	25 %	1 %	1 %

Données issues de Statistique Canada, Profil de la population 2015

2.4.2 Un cadre bâti vieillissant

Selon les données de Statistique Canada, le parc immobilier résidentiel est majoritairement vieillissant et nécessite des réparations majeures. Il est possible d'observer ce constat en parcourant la ville où plusieurs bâtiments résidentiels souffrent d'un manque d'entretien, dont certains sont dans un état avancé de dégradation. En 2006, selon Statistique Canada, la proportion de logements construits avant 1986 était d'environ 58 % (2 430), tandis que le nombre de logements construits entre 1986 et 2006 était d'environ 42 % (1 790) sur un total d'environ 4 220 logements.



Pour ce qui est de la valeur des logements possédés en 2006, celle-ci était d'environ 179 790 \$ pour la Ville de L'Île-Perrot, soit inférieure à la valeur moyenne des logements au sein de la MRC de Vaudreuil-Soulanges, celle-ci se chiffrant à 221 916 \$. Il s'agit d'un écart d'environ 42 000 \$.

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

2.4.3 Qualité de vie des quartiers habités

Comme le révèle Statistique Canada, la plupart des quartiers ont été construits avant 1986. Conséquemment, on observe plusieurs bâtiments résidentiels, commerciaux et institutionnels souffrant d'un manque d'entretien, considérant leur âge avancé. Le mélange de styles architecturaux ainsi que certaines insertions ont également un impact sur l'harmonie paysagère des ensembles bâtis.

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

Toutefois, malgré les nombreux investissements municipaux, plusieurs aires de stationnement sans plantation ni aménagement donnent immédiatement sur la voie publique. En plus de former des îlots de chaleur, le manque de verdure nuit à la qualité de vie de ces quartiers. À titre d'exemple, la 2^e Avenue et l'intersection des boulevards Perrot et Grand Boulevard manquent considérablement de plantations et d'aménagements paysagers.

2.5 LES ÉLÉMENTS PATRIMONIAUX ET PAYSAGERS D'INTÉRÊT

2.5.1 Un patrimoine bâti d'intérêt

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



À l'échelle locale, la MRC de Vaudreuil-Soulanges a répertorié environ 40 bâtiments identifiant le type architectural, la hiérarchisation des valeurs patrimoniales et l'état de conservation de ceux-ci. En créant ce répertoire, la MRC laisse le soin aux villes de choisir leur propre stratégie visant la reconnaissance et surtout la mise en valeur des bâtiments d'intérêt. Ce répertoire permet aux autorités municipales d'effectuer une veille sur ces bâtiments et d'assurer que d'éventuelles transformations ne viendront pas altérer leur intégrité architecturale. D'autres bâtiments d'intérêt se localisent de manière disparate aux abords du boulevard Perrot, tracé fondateur de la ville qui permettait de rejoindre le moulin à vent à la pointe de l'île. Ce moulin avait été construit par un maître maçon de l'époque et on raconte qu'il pouvait également servir de point d'observation.

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

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



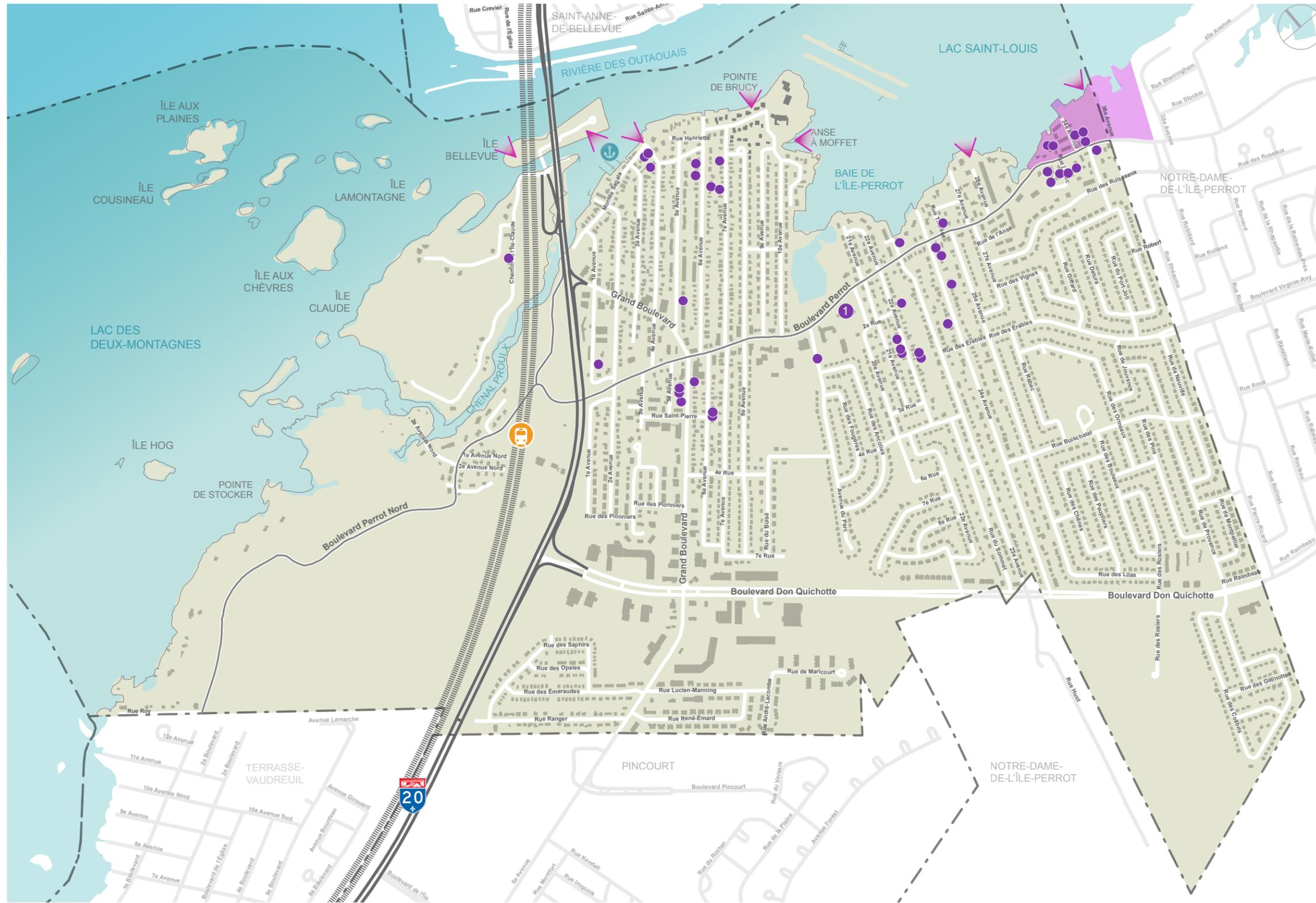
2.5.2 Un paysage insulaire remarquable

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

En visitant, il fut possible de confirmer la présence de quelques percées visuelles, notamment à proximité de la montée Sagala, où les accès publics sont facilités par la présence de la marina municipale, le quai de la 34^e Avenue et les terrains publics où se trouvent l'usine d'épuration des eaux usées et le garage municipal.



Carte 1. Vues et bâtiments patrimoniaux



VUES ET BÂTIMENTS PATRIMONIAUX

- Bâtiment patrimonial
1 Église Sainte-Rose de Lima
- ▲ Vue d'intérêt
- Noyau patrimonial (SAR)
- ⚓ Marina
- 🚂 Gare
- Limite municipale



Sources : Ville de L'Île-Perrot, 2015 / MRC de Vaudreuil-Soulanges, 2015



2.6 LE TRANSPORT ROUTIER, EN COMMUN ET ACTIF

2.6.1 Une position stratégique

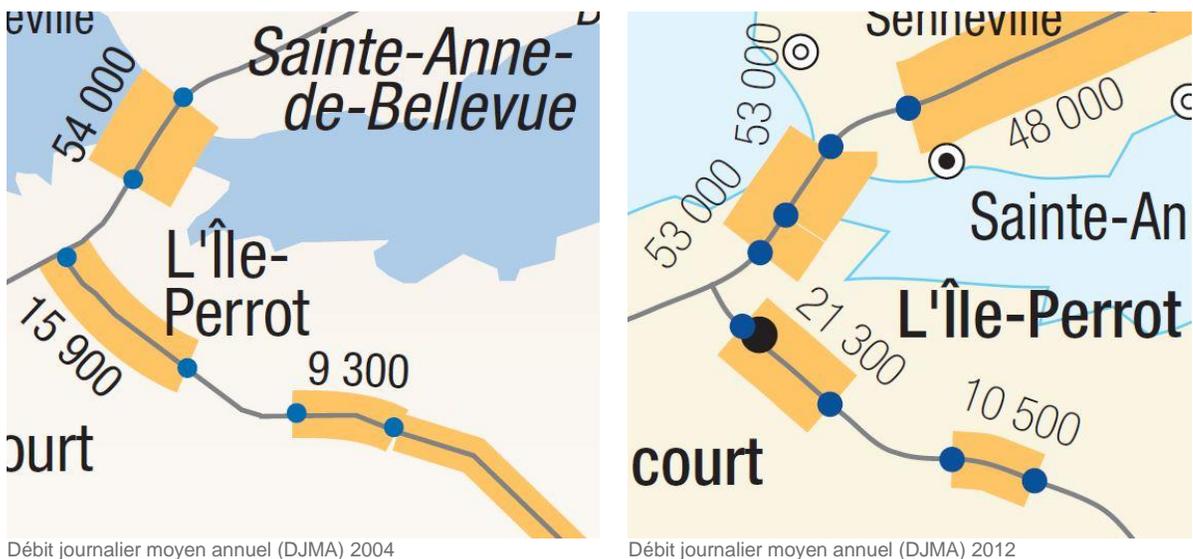
Malgré son caractère insulaire, la Ville de L'Île-Perrot est très bien desservie par le réseau de transport routier supérieur. Son accessibilité se fait par l'autoroute 20 (relevant du MTQ) qui traverse d'est en ouest le territoire. L'accessibilité se fait par le pont Galipeau à l'est, faisant la liaison avec l'île de Montréal ainsi que par le pont Taschereau à l'ouest, ce dernier permettant de rejoindre la ville de Vaudreuil-Dorion en surplombant la rivière des Outaouais.

Toutefois, sur une longueur d'environ 10 kilomètres, la configuration de l'autoroute prend la forme d'un boulevard urbain, nuisant à la fluidité de la circulation autoroutière. On y trouve deux intersections avec feux de circulation, limitant ainsi la vitesse des véhicules en provenance des deux directions.

2.6.2 Le réseau routier

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

Figure 6. Débit journalier moyen annuel du MTQ, 2004 et 2012



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

Le Grand Boulevard, qui agit à titre de collectrice, assure la connectivité avec la ville de Pincourt. Il traverse le territoire en direction nord-est, sud-est et son prolongement permet de rejoindre la 5^e Avenue à Pincourt. Le tracé du Grand Boulevard rencontre les deux des axes les plus importants de la ville. Il s'agit du boulevard Don-Quichotte et du boulevard Perrot.

Le boulevard Perrot, chemin traditionnel et également une collectrice, assure la liaison avec les villes de Terrasse-Vaudreuil et de Notre-Dame-de-L'Île-Perrot au sud-est. Cette collectrice présente des problèmes de fluidité de la circulation entre la 38^e Avenue et l'autoroute 20. De plus, un lien nord-sud est également établi entre les villes de Pincourt et de L'Île-Perrot via la 23^e Avenue qui devient la rue Forest dans la ville voisine.

L'accessibilité aux îles Claude et Bellevue est également difficile étant donné le réseau viaire local peu adapté au débit de circulation, et surtout à la convergence de plusieurs infrastructures de transport majeures telles que les voies ferrées surplombantes, la ligne de transport d'énergie et bien entendu l'autoroute 20.

2.6.3 Le réseau de camionnage

Le réseau de camionnage se structure selon deux types afin de limiter à la fois l'usure des voies de circulation et les conflits qui peuvent survenir lorsque plusieurs modes de déplacement sont autorisés sur un même axe routier. La hiérarchie de ce réseau est identifiée au schéma d'aménagement révisé et au règlement modificateur :

- Les routes de transit, dont l'accès est autorisé aux camions. Il s'agit des routes les mieux adaptées à la circulation des véhicules lourds. Dans le cas de L'Île-Perrot, seule l'autoroute 20 constitue une route de transit;
- Les routes restreintes, où l'accès est autorisé aux camions malgré la présence de certaines contraintes, telles que des ponts à capacité réduite et des aménagements géométriques peu appropriés. Sur le territoire de L'Île-Perrot, seul le tronçon du boulevard Don-Quichotte, à partir du Grand Boulevard, correspond à cette définition.

2.6.4 Les pôles générateurs de déplacements

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

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

Pour leur part, bien qu'ils génèrent également plusieurs déplacements, les pôles générateurs secondaires sont les deux marinas, le garage municipal, les trois écoles et le dépôt de neige. Toutefois, il s'agit davantage de déplacements intra urbains.

2.6.5 Le transport en commun et les déplacements actifs

La ville de L'Île-Perrot bénéficie de la présence de la gare de train de banlieue L'Île-Perrot, en opération sur la ligne Montréal/Dorion-Rigaud. Il s'agit d'une infrastructure de transport structurante dont les Perrotois peuvent bénéficier pour effectuer leur déplacement vers le centre-ville de Montréal et à l'inverse le soir. La gare possède un stationnement incitatif d'environ 290 cases de stationnement ainsi que d'un débarcadère d'environ une dizaine de places. De plus, 37 supports à vélo sont aussi disponibles directement sur le site. Cependant, bien que ces infrastructures encouragent les Perrotois à se départir de leur voiture et à utiliser le transport collectif, la localisation de la gare, du côté nord des voies ferrées (Canadien National et Canadien Pacifique), nuit à la sécurité des usagers qui doivent traverser ces doubles voies. La gare a fait l'objet d'une relocalisation, mais l'AMT n'a pas réalisé, à ce jour, l'implantation de la nouvelle gare.

La ville bénéficie également d'un réseau de transport en commun géré par le Conseil intermunicipal de transport La Presqu'île (CITPI) depuis 2005. En tout, six trajets d'autobus sillonnent le territoire de la ville (35-41-42-43-46-91). Le tracé de ces trajets permet de desservir l'ensemble du territoire.

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

Il est important de mentionner l'absence quasi totale de trottoirs dans les rues locales. Cette situation n'encourage pas les déplacements actifs et nuit à l'animation de l'interface publique. Les écoles Virginie-Roy, La Perdriolle et François-Perrot, qui sont d'ailleurs situées le long du Grand Boulevard et du boulevard Don-Quichotte, ont fait l'objet de recommandations par l'organisme Vélo Québec. Ces recommandations suggèrent la mise en place de plans de déplacement et de corridors scolaires afin de veiller à la sécurité des élèves.

Par ailleurs, bien que les autorités municipales encouragent fortement les déplacements actifs, la plupart d'entre eux s'effectuent principalement en automobiles. Considérant cette intermodalité dans les déplacements, on observe des accidents à certaines intersections critiques sur le réseau viaire. Le tableau suivant indique le nombre d'accidents répertoriés, tout mode de déplacements confondus (véhicules à moteur, piétons et cyclistes), en 2013 et dont un rapport policier a été effectué.

Tableau 5. Nombre d'accidents répertoriés, 2013

INTERSECTIONS CRITIQUES	NOMBRE D'ACCIDENTS RÉPERTORIÉS
Grand Boulevard et boulevard Don-Quichotte	25 et +
Boulevard Don-Quichotte et autoroute 20	Entre 4 et 11
Grand Boulevard et rue Saint-Pierre	Entre 4 et 11
23 ^e Avenue et boulevard Don-Quichotte	Entre 4 et 11
Rue de La Montagne et boulevard Don-Quichotte	Entre 4 et 11

Source : SAAQ 2013

Le plan ci-contre identifie les pôles générateurs de déplacement principaux et secondaires, le réseau de mobilité active de même que le réseau de camionnage.

Carte 2. Mobilité et transport

MOBILITÉ ET TRANSPORT



PÔLES GÉNÉRATEURS DE DÉPLACEMENT

- Primaires**
- Gare Île-Perrot
 - Secteur Centre
 - Pôle institutionnel
 - Artère commerciale Don Quichotte

- Secondaires**
- Marina Allard
 - Garage municipal et usine de filtration
 - École François-Perrot
 - École secondaire Virginie-Roy
 - École La Perdiolle
 - Dépôt à neige

- ROUTES**
- Autoroute**
Autoroute du Souvenir (20)
 - Collectrice**
Boulevard Don Quichotte
 - Distributrice**
Grand Boulevard
 - Voie intermunicipale**
Boulevard Perrot

- PISTE CYCLABLE**
- Route verte #5 existante
 - Réseau existant

- AUTRES**
- Aire TOD - 1 km
 - Limite municipale



Sources : Ville de L'Île-Perrot, 2015 / MRC de Vaudreuil-Soulanges, 2015



2.7 LA TYPOLOGIE COMMERCIALE

2.7.1 *Les commerces de proximité du secteur Centre*

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

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

Cependant, depuis quelques années, on remarque une certaine revitalisation commerciale de ce secteur en raison de la mise en force d'un programme particulier d'urbanisme (PPU). Effectivement, à la suite de l'application de ce PPU, on observe une diversification de l'offre commerciale de même qu'une réelle réappropriation du cœur villageois par de nouveaux commerçants et, bien entendu, par les Perrotois.

Enfin, on remarque encore la présence de commerces générant certaines nuisances dans le centre-ville et portant atteinte à son image. À titre d'exemple, un établissement de soudure, un atelier mécanique et trois postes d'essence y sont présents.

2.7.2 *Le corridor commercial régional Don-Quichotte*

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

Cet axe commercial demeure tout de même sous l'influence des pôles commerciaux de l'ouest de l'île de Montréal et du centre-ville de Montréal. En raison de la grande mobilité des gens, les commerces de détail sont victimes des fuites commerciales. Au courant des dernières années, une augmentation du nombre de locaux vacants sur le boulevard Don-Quichotte a été observée, mais cette tendance doit être renversée.

Enfin, il est important de noter que la trame commerciale aux abords de la rue Lucien-Manning et du Grand Boulevard est disparate et souffre d'une problématique de cohabitation d'usages. Effectivement, on y constate la présence d'habitations limitrophes à des activités para-industrielles de même qu'une garderie.

2.7.3 *La vitrine autoroutière*

Les abords du côté sud de l'autoroute 20 et de la 1^{re} Avenue sont occupés par des commerces de moyenne superficie dont l'entreposage extérieur est autorisé et s'avère peu attrayant. On remarque également plusieurs vides interstitiels sans aménagement paysager entre les bâtiments. De plus, des aires de stationnement sont localisées en marge avant des bâtiments et font office d'aménagement extérieur. Cela nuit considérablement à l'attractivité de la vitrine autoroutière.

Une seule entreprise industrielle, une bétonnière, est présente et se situe du côté nord de l'autoroute 20.

Le plan des commerces et services publics d'intérêt présente les deux pôles commerciaux, soit le secteur centre et le secteur Don-Quichotte.

2.8 LES GRANDS ÉQUIPEMENTS PUBLICS ET CULTURELS

2.8.1 *Un pôle civique rayonnant*

À la suite des nombreux efforts en aménagement réalisés par le conseil municipal durant la dernière décennie, la Ville de L'Île-Perrot bénéficie d'un véritable pôle civique. Effectivement, la majorité des équipements publics sont regroupés dans un « ensemble institutionnel » situé sur le boulevard Perrot, dont la piscine extérieure, la bibliothèque municipale, l'hôtel de ville, la caserne de pompiers, le centre communautaire Paul-Émile-Lépine, l'église Sainte-Rose-de-Lima, le centre d'accueil Laurent-Bergevin (offrant 83 lits pour les soins de longue durée) et le centre d'éducation aux adultes. Quatre terrains pour y pratiquer le baseball y ont été aménagés, à l'arrière de l'hôtel de ville, renforçant ainsi l'animation des lieux. Par ailleurs, la présence du parc René-Trottier renforce également l'attractivité du secteur. Il est également important de mentionner que des compétitions d'envergure ont lieu annuellement à L'Île-Perrot, faisant de la ville un lieu connu en ce qui a trait à la tenue d'événements majeurs.

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

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

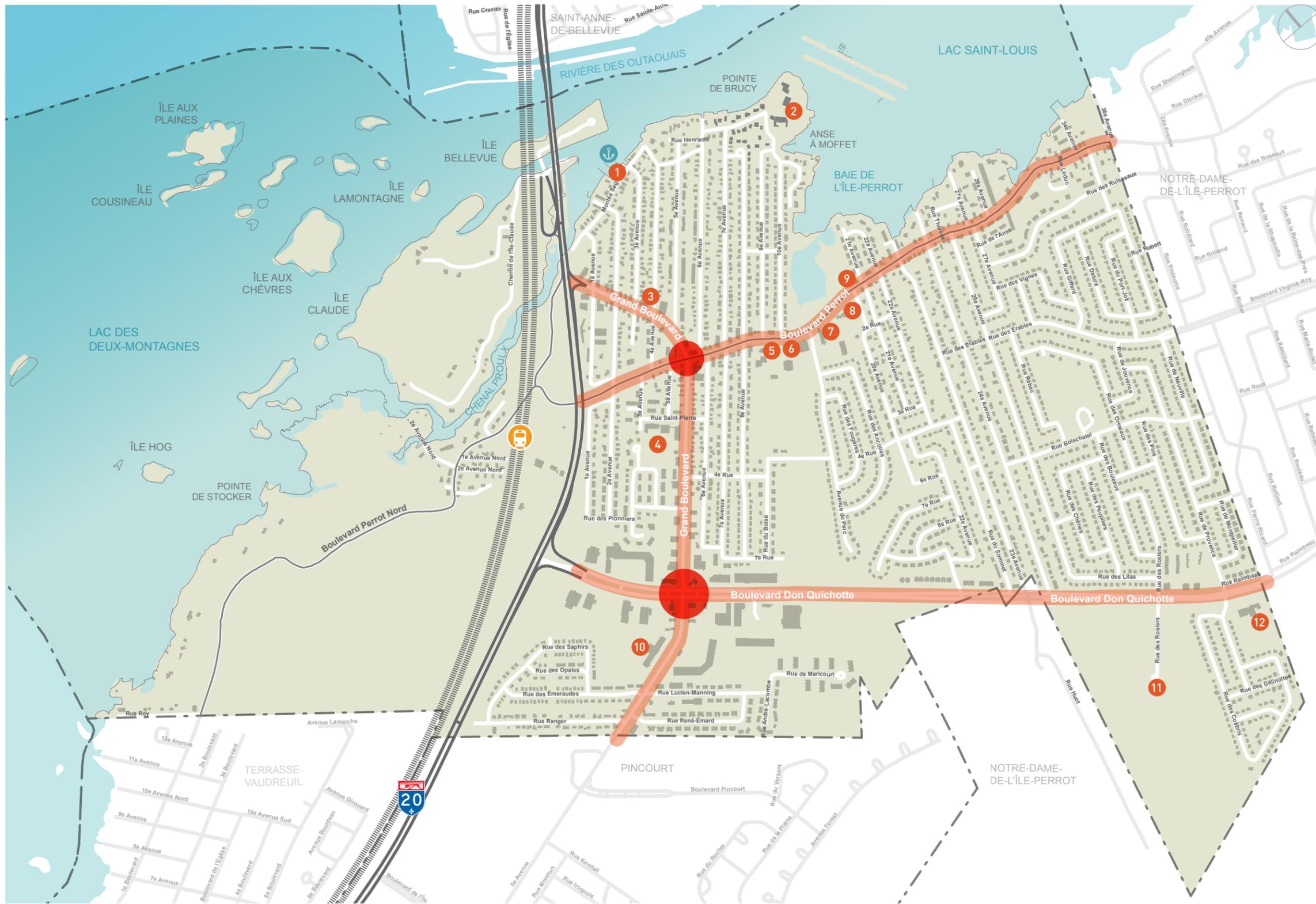
Enfin, cinq résidences pour personnes âgées sont présentes sur le territoire. Il s'agit du Centre d'accueil Laurent-Bergevin et du Manoir Fleury, qui constituent les seuls établissements publics du genre. Au niveau privé, on retrouve la Résidence JMR, la Résidence Dufour-Lépine ainsi que le Groupe Maurice, qui construit actuellement une résidence de trois cent unités.

2.8.2 *Une ville gourmande et festive*

Bien que la ville ne bénéficie d'aucune salle de spectacle ni de centre culturel, elle est reconnue pour ses événements locaux, tels que la Fête de la famille, la Fête des Citoyens, Plaisirs d'hiver, le marché public de Noël, les Petits dimanches. Un marché public est également ouvert tous les mercredis durant la saison estivale.

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

Carte 3. Commerces et services publics d'intérêt



COMMERCES ET SERVICES PUBLICS D'INTÉRÊT

- 12 Service public d'intérêt
- Axe commercial
- Pôles commerciaux**
- Secteur centre
- Don Quichotte
- Marina
- Gare
- Limite municipale

Services publics

- 1 Marina Allard
- 2 Garage municipal / Usine de filtration et de traitement des eaux usées
- 3 Maison des Jeunes
- 4 École François-Perrot
- 5 Hôtel de ville / Caserne de pompiers
- 6 Centre communautaire Paul-Émile Lépine / Bibliothèque municipale Guy-Godin
- 7 Centre d'accueil Laurent Bergevin
- 8 Église Sainte-Rose-de-Lima et le presbytère
- 9 Centre d'éducation aux adultes
- 10 École Virginie-Roy
- 11 Dépôt à neige
- 12 École La Perdriolle

Sources : Ville de L'Île-Perrot, 2015 / MRC de Vaudreuil-Soulanges, 2015



2.9 LES PARCS ET ESPACES VERTS AMÉNAGÉS

2.9.1 Les espaces verts

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



Tableau 6. Parcs et espaces verts

PARCS	
1.	Parc Île-Perrot Nord
2.	Piscine municipale extérieure
3.	Parc des ateliers municipaux, parc à chien
4.	Parc René-Trottier
5.	Parc Michel-Martin
6.	Parc Henri-Lafleur
7.	Parc Boischatel
8.	Parc 22 ^e Avenue
9.	Parc des Citoyens, terrains de soccer
10.	Parc des Colibris
11.	Parc Lucien-Manning



Le parc Michel-Martin est d'ailleurs le plus grand en termes de superficie. Des équipements de jeux pour les adolescents et les adultes sont aussi présents dans certains parcs, dont le parc Michel-Martin dans lequel on trouve un terrain de basketball, quatre terrains de baseball, un parc adapté pour la planche à roulettes et un terrain de tennis. Fréquemment, la tenue de championnats sportifs importants a lieu à cet endroit.



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

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

Cette dernière bénéficie d'environ 8,2 kilomètres de rives aux abords de la rivière des Outaouais. Cependant, étant donné la privatisation quasi complète du rivage, les accès publics à l'eau sont plutôt à caractère ponctuel, notamment les rampes de mise à l'eau, la Marina municipale, le quai de la 34^e Avenue et le site de l'usine de filtration. D'ailleurs, un futur parc est prévu sur le site de l'usine de filtration.

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

Carte 4. Parcs et espaces verts aménagés



PARCS ET ESPACES VERTS AMÉNAGÉS

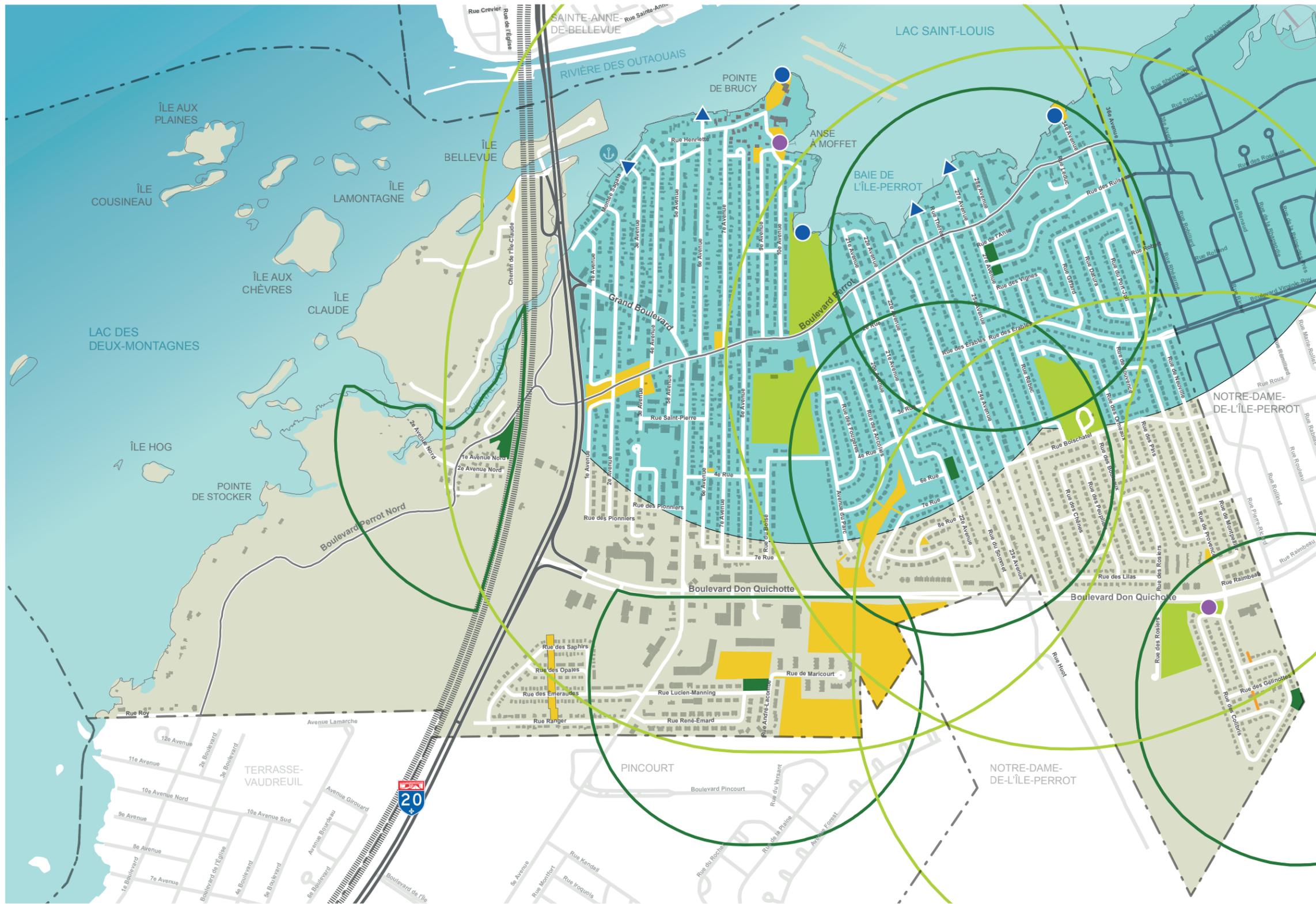
- 11 Parc
- Aire de repos et espace vert
- Lien
- ▲ Rampe de mise à l'eau
- 🌳 Parc riverain
- ⚓ Marina
- 🚉 Gare
- Limite municipale

- Parcs**
- 1 Parc Île-Perrot Nord
 - 2 Piscine municipale extérieure
 - 3 Parc des ateliers municipaux et parc à chien
 - 4 Parc René-Trottier
 - 5 Parc Michel-Martin
 - 6 Parc Henri-Lafleur
 - 7 Parc Boischatel
 - 8 Parc 22^e Avenue
 - 9 Parc des Citoyens et terrains de soccer
 - 10 Parc des Colibris
 - 11 Parc Lucien-Manning

Sources : Ville de L'Île-Perrot, 2015 / MRC de Vaudreuil-Soulanges, 2015



Carte 5. Aires de desserte des parcs



AIRES DE DESSERTE DES PARCS

- Parc à chien
- Accès à l'eau
- Accès à l'eau (rayon 1 km)
- ▲ Rampe de mise à l'eau
- Parc municipal
- Parc de quartier
- Autre parc ou espace vert
- Lien
- Parc municipal (rayon 1 km)
- Parc de quartier (rayon 500 m)
- ⚓ Marina
- - - Limite municipale



Sources : Ville de L'Île-Perrot, 2015 / MRC de Vaudreuil-Soulanges, 2015



2.10 LES MILIEUX NATURELS ET DE HAUTE VALEUR ÉCOLOGIQUE

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

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

- Le pourtour nord de la ville, à même les eaux du lac Saint-Louis, est occupé par une aire de concentration d'oiseaux aquatiques. Le lac Saint-Louis est d'ailleurs considéré comme un bassin de navigation de plaisance et fait partie intégrante de « l'espace bleu » tel qu'identifié au plan concept du SAR;
- Le territoire possède un sanctuaire de pêche, c'est-à-dire un secteur lacustre décrété par le FAPAQ, visant la protection des habitats de certaines espèces de poissons. Ce sanctuaire se localise à l'exutoire du chenal Proulx jusqu'au canal de Sainte-Anne-de-Bellevue;
- Le territoire de la municipalité est recouvert par une « aire écologique privée » appelée Réserve Molson et appartenant à l'Université McGill. Cette aire comprend à la fois des plantes rares, vulnérables ou menacées ainsi que deux écosystèmes forestiers exceptionnels (EFE). Dans le premier cas, il s'agit d'une érablière argentée à chêne bicolore située sur les îles Claude et Perrot. Dans le second cas, il est question d'une érablière à caryer cordiforme localisée sur l'île Perrot;
- La partie nord-ouest de la ville, comprenant entre autres l'île Claude, et le chapelet d'îles à l'exutoire du chenal Proulx, détient la plus importante superficie de milieux humides. La valeur écologique de ces milieux humides passe d'élévée à très élevée selon le Plan de gestion et de conservation des milieux naturels de la Ville de L'Île-Perrot;
- Un important regroupement de marais et de marécages est situé à proximité de la baie de l'île Perrot et du parc René-Trottier toujours selon le Plan de gestion et de conservation des milieux naturels;
- Une tourbière ainsi qu'une prairie humide se localisent de manière limitrophe à l'autoroute 20;
- Une pinède est présente à l'ouest de la rue des Colibris;
- Dans le secteur du chenal Proulx, on retrouve une espèce floristique, la *lézardelle penchée*, qui est caractérisée comme une espèce menacée et vulnérable.

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

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

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

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

Il faut préciser qu'une « faible valeur écologique n'indique pas qu'un milieu est sans intérêt et qu'il peut être automatiquement sacrifié »¹, mais qu'un tel milieu présente une valeur écologique moindre par rapport aux autres sur le territoire.

Par ailleurs, si on inclut tout le couvert forestier existant, l'ensemble des milieux naturels compte pour 29,9 % de la superficie terrestre de la ville. Toutefois, seuls les milieux humides, l'archipel des îles au nord-ouest de la ville, ainsi que le couvert forestier de la Réserve Molson bénéficient de certaines mesures de conservation et comptent pour 16,5 % de la partie immergée de L'Île-Perrot².

Tableau 7. La superficie des milieux naturels d'intérêt bénéficiant de mesures de protection

TYPE	SUPERFICIE (ha)	PORTION DE LA VILLE (%)
Milieu naturel protégé	89,8	16,5
Milieu naturel non protégé	73,4	13,5
Construit ou sans milieu naturel d'intérêt	382,6	70,1
TOTAL	545,8	100,0

¹ AECOM. 2014. Plan de gestion et de conservation des milieux naturels de la ville de L'Île-Perrot. Présenté à la Ville de L'Île-Perrot. 40 p. et annexes.

² Il s'agit de la surface « terrestre » (incluant les milieux humides et cours d'eau intérieurs).

Carte 6. Milieux naturels

MILIEUX NATURELS



- Aire écologique privée
- Habitat faunique
- Habitat floristique du Chenal-Proulx
- Sanctuaire de pêche

- Milieus humides (valeur écologique)**
- Très élevée
- Élevée
- Moyenne
- Faible
- Très faible

- Milieu boisé sans statut particulier
- Écosystème forestier exceptionnel (EFE)

- Marina
- Gare
- Limite municipale



Sources : Ville de L'Île-Perrot, 2015 / MRC de Vaudreuil-Soulanges, 2015



2.11 LES CONTRAINTES NATURELLES ET ANTHROPIQUES

2.11.1 Les contraintes naturelles

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

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

En plus de ses milieux humides, la ville doit aussi composer avec la présence de zones potentiellement exposées aux glissements de terrain localisés sur son territoire, plus particulièrement, à sa limite sud jouxtant les villes de Pincourt et de Notre-Dame-de-l'Île-Perrot. Pour contrer aux effets, un nouveau cadre normatif pour le contrôle de l'utilisation du sol dans les zones potentiellement exposées aux glissements de terrain doit être intégré à la réglementation d'urbanisme.

R. 664-1, a. 3

2.11.2 Les contraintes anthropiques

L'emprise de l'autoroute 20 et des voies ferrées représente une contrainte majeure identifiée au schéma d'aménagement révisé et au règlement modificateur en raison du corridor de bruit routier et ferroviaire généré. Il s'agit d'une zone d'environ 350 mètres établie de part et d'autre des emprises, où le bruit est perceptible. Pour le ministère des Transports du Québec, le niveau critique du bruit à l'extérieur ne devrait pas dépasser 55 dBA, norme qui est généralement reconnue comme un niveau acceptable dans les zones sensibles, soit les zones résidentielles, institutionnelles et récréatives.

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

Tableau 8. Terrains contaminés

TERRAINS CONTAMINÉS À LA VILLE DE L'ÎLE-PERROT		
Adresse	Localisation de la contamination	Contaminants
110, Grand Boulevard	Eau souterraine	Éthylbenzène, Hydrocarbures pétroliers C10 à C50, Xylènes (o,m,p)
529A, Grand-Boulevard	Sol	Huiles usées*
10, boulevard Don-Quichotte	Eau souterraine	Hydrocarbures pétroliers C10 à C50
367, Grand-Boulevard	Eau souterraine	Hydrocarbures pétroliers C10 à C50
460, Grand-Boulevard	Sol	Hydrocarbures légers*
20, Grand-Boulevard	Sol	Benzène, Éthylbenzène, Hydrocarbures légers*,

³ MRC de Vaudreuil-Soulanges, Schéma d'aménagement et de développement.

TERRAINS CONTAMINÉS À LA VILLE DE L'ÎLE-PERROT

Adresse	Localisation de la contamination	Contaminants
		Toluène, Xylènes (o,m,p)
Usine d'épuration	Sol	Hydrocarbures pétroliers C10 à C50

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

Une ligne de transport d'énergie de 120 kV d'Hydro-Québec traverse le secteur résidentiel des rues Ranger, des Émeraudes, des Opales et des Saphirs pour suivre ensuite le tracé de l'autoroute 20 vers l'est à partir du boulevard Don-Quichotte.

La carte ci-après illustre l'ensemble des contraintes identifiées. Les zones inondables sont présentées sous forme de zone par couleur en fonction de la force des courants.

Carte 7. Contraintes naturelles et anthropiques

R. 664-1, a. 5



CONTRAINTES NATURELLES ET ANTHROPIQUES

LÉGENDE

Zones inondables

- 0-2 ans
- 2-20 ans
- 20-100 ans
- sujette inondation

Autres

- Corridor de bruit routier
- Dépot à neige
- Ligne électrique
- Limite municipale

Zones potentiellement exposées aux glissements de terrain

- Talus à pente forte
- Bande de protection du talus
- Base de talus
- Sommet de talus



Annexe I
Règlement 664-1



2.12 LE SONDAGE AUPRÈS DE LA POPULATION

Afin de faire du plan d'urbanisme le principal véhicule menant à une gestion cohérente de la planification du territoire, un vaste processus participatif a été mis en branle afin de recueillir l'avis des citoyens sur certains enjeux d'importance.

Pour ce faire, une page Web a été créée en y attachant un lien vers le sondage. Les points saillants à prendre en compte dans la planification d'ensemble du territoire sont présentés dans cette section. La présentation de ces points saillants vient aussi corroborer l'information du portrait. Les résultats détaillés du sondage seront présentés à l'annexe A.

- La majorité des répondants trouvent leur ville « belle », notamment les quartiers résidentiels et les rives du lac St-Louis;
- La grande majorité des répondants trouvent que la ville est bien desservie en terme d'équipements publics (ceci comprenant les parcs, terrains de jeux et espaces verts);
- Presque la totalité des répondants a indiqué qu'ils souhaitent davantage d'accès aux berges et qu'un parc pourrait être implanté sur l'île Bellevue;
- La population est divisée par rapport à la localisation actuelle de la piscine extérieure, à savoir si cette localisation est optimale ou non, ainsi qu'en ce qui concerne le réaménagement de l'entrée de ville en terme de priorité;
- Un peu plus de la majorité des répondants a indiqué qu'ils trouvent le nombre de trottoirs suffisants;
- Selon la grande majorité des répondants, la gare de train est bien localisée;
- Un peu plus de la majorité des répondants ne sont pas satisfaits du nombre de kilomètres de pistes cyclables présents sur le territoire;
- Un peu plus de la majorité des répondants a indiqué qu'ils souhaitent voir l'arrivée de restaurants, de cafés, boulangerie et autres commerces de proximité aux abords du Grand Boulevard et boulevard Perrot;
- La grande majorité des répondants ont indiqué que l'offre était suffisante en matière d'habitation;
- Plus de la moitié des répondants sont d'avis que le territoire devrait se doter d'équipements culturels;
- Les répondants sont divisés à l'égard des logements abordables, à savoir s'il est pertinent ou non d'en inclure dans les nouveaux projets résidentiels et mixtes.

3. L'ÉNONCÉ DE VISION

Le chapitre suivant présentera l'énoncé de vision de la Ville pour les 20 prochaines années. Cet énoncé de vision constitue en quelque sorte un « idéal » de ce que souhaite devenir une collectivité au terme d'un horizon de planification déterminé.

3.1 L'ÎLE-PERROT EN 2035...

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

LES PARTICULARITÉS DU TERRITOIRE ET SON HISTOIRE

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

LA POPULATION ET L'HABITAT

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

LES ÉLÉMENTS PATRIMONIAUX ET PAYSAGERS D'INTÉRÊT

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

LE TRANSPORT ROUTIER, EN COMMUN ET ACTIF

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

LA TYPOLOGIE COMMERCIALE

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

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

LES GRANDS ÉQUIPEMENTS PUBLICS ET CULTURELS

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

LES PARCS ET ESPACES VERTS AMÉNAGÉS

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

LES MILIEUX NATURELS ET DE HAUTE VALEUR ÉCOLOGIQUE

En 2035, les milieux naturels d'intérêt (tels que les milieux humides) sont protégés et mis en valeur par des aménagements qui permettent au public de les découvrir tout en assurant leur intégrité (ex. : sentiers d'interprétation).

LES CONTRAINTES NATURELLES ET ANTHROPIQUES

En 2035, bien que peu accessibles pour la population, les marécages, prairies humides, tourbières et les plaines inondables sont préservés de toutes altérations. La gestion ainsi que la prévention des risques naturels et anthropiques constituent un créneau municipal, de concert avec les autorités régionales, visant à limiter les risques liés aux aléas climatiques. La gestion du développement urbain se réalise en misant sur la compatibilité des fonctions, de manière à assurer la sécurité de la population.

3.2 LES ORIENTATIONS DE DÉVELOPPEMENT

La réalisation du plan d'urbanisme constitue le parachèvement de la démarche entamée par le conseil de ville il y a quelques années, dont l'élaboration de la politique familiale constitue le principal fer de lance. Le conseil s'était engagé à mettre en place une politique représentative des intérêts de la collectivité.

C'est donc dans ce contexte que s'inscrit le présent plan d'urbanisme. Il se veut être le principal véhicule qui permettra la concrétisation des aspirations de la collectivité tout en veillant à la planification cohérente de la ville. Pour ce faire, cette section a pour but de présenter les principaux enjeux en matière d'aménagement et de développement pour les 20 prochaines années.

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

Enfin, des tableaux détaillent des objectifs et des moyens de mise en œuvre pour chaque orientation de développement proposée. Noter que les moyens de mise en œuvre se divisent selon trois sous-groupes, dépendamment de leur nature, soit les *politiques*, les *interventions* ou des *mesures* d'ordre réglementaire.

3.2.1 Les particularités du territoire et son histoire

En plus de son caractère insulaire, le positionnement géographique de la ville, à proximité d'un axe structurant de transport et à la porte d'entrée de l'île de Montréal, a un effet direct sur son attractivité. En effet, outre son accessibilité optimale, cette localisation stratégique a toujours permis à la ville de disposer d'une excellente visibilité notamment au point de vue commercial puisqu'elle bénéficie de plusieurs kilomètres de vitrine autoroutière.

Dans cette perspective, outre les efforts à mettre en place afin de renforcer l'attractivité des portes d'entrée du territoire, le réaménagement de l'autoroute 20 constitue une opportunité pour la ville de mettre en valeur ses pleins potentiels.

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

- La mise en valeur des portes d'entrée et des paysages identitaires et plus spécifiquement les paysages insulaires;
- L'amélioration de la visibilité du territoire ainsi que son attractivité;
- Le renforcement du positionnement de la ville au niveau régional et métropolitain;
- Le développement d'un sentiment d'appartenance plus fort;
- La restructuration du territoire en fonction des nouveaux objectifs municipaux.

ORIENTATION 1

Définir une identité propre à la Ville, notamment par la création d'une nouvelle signature visuelle en tenant compte du dynamisme et du caractère insulaire de la ville. Cette signature touchera autant l'affichage toponymique que l'aménagement des entrées de ville et des parcs riverains.

DÉFINIR UNE IDENTITÉ PROPRE À LA VILLE

Objectifs	Moyens de mise en œuvre
Dégager une nouvelle signature visuelle et améliorer l'attractivité	Élaborer un plan directeur d'architecture de paysage pour les entrées de ville afin de prévoir des interventions appropriées (concept d'enrochement, plantation et gestion des eaux pluviales)
	Développer un plan directeur de signalétique municipale pour doter la Ville d'une nouvelle image (affichage directionnel, toponymique, etc.)
	Décréter un secteur spécifique « d'entrée de ville » principale à même le PPU du secteur Centre et se doter de moyens de mise en valeur suivants des principes durables
	Concevoir et mettre en œuvre une opération de mise en valeur en collaboration avec le ministère des Transports du Québec

3.2.2 La population et l'habitat

Caractérisée par une augmentation de sa population, celle-ci s'effectue toutefois timidement d'année en année, surtout lorsque l'on compare ce rythme de croissance aux autres villes de la MRC Vaudreuil-Soulanges dont Vaudreuil-Dorion et Pincourt. Ainsi, étant localisée à proximité de ces dernières, la Ville de L'Île-Perrot se doit également de profiter de cette affluence de nouveaux ménages et se doter d'une vision de développement commune pour les accueillir.

Par ailleurs, l'amélioration de la qualité et de l'apparence du cadre bâti vieillissant constitue notamment une problématique qui exerce une influence sur l'attractivité de la ville et sur la qualité de vie des résidents. Ainsi, considérant l'âge avancé de plusieurs propriétés des quartiers anciens, les propriétaires doivent poursuivre leur effort d'entretien et de rénovation. À cet effet, on observe plusieurs démolitions / reconstructions dans les quartiers résidentiels.

De plus, l'offre résidentielle est principalement caractérisée par les constructions résidentielles unifamiliales et les appartements et immeubles de moins de cinq étages. En continuant d'être attractif du point de vue des constructions unifamiliales, une amélioration de la diversification de la typologie de l'offre résidentielle contribuera à élargir l'offre avec des logements multifamiliaux. De plus, la Ville est appelée à densifier certains secteurs de son territoire en lien avec la présence d'une aire TOD et de corridor métropolitain de circulation. La Ville pourra saisir l'opportunité offerte par le redéveloppement pour densifier graduellement son territoire, tout en diversifiant sa typologie résidentielle.

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

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

ORIENTATION 1

Améliorer l'aspect général des quartiers, notamment par un développement / redéveloppement en respect avec leur identité propre. La volonté d'aide à la rénovation ainsi que l'assujettissement à un règlement sur les PIIA pour les nouveaux secteurs amélioreront l'apparence de propriétés résidentielles.

AMÉLIORER L'ASPECT GÉNÉRAL DES QUARTIERS

Objectifs	Moyens de mise en œuvre
Développer les quartiers en respect avec le caractère insulaire	Modifier le règlement de zonage afin d'opter pour des marges permettant les percées visuelles sur les plans d'eau
Assurer un contrôle et une gestion rigoureuse des nuisances générées par les propriétés résidentielles	Créer des outils de communication pour faciliter la compréhension des règlements par les citoyens Assujettir l'ensemble des secteurs de développement au règlement de PIIA

ORIENTATION 2

Créer des milieux de vie complets, notamment par l'interdiction d'usages para-industriels et commerciaux lourds dans les quartiers résidentiels pour en faire des milieux de vie plus invitants et plus sécuritaires. De plus, offrir des habitations variées et accessibles économiquement pour toutes les générations actuelles et à venir.

CRÉER DES DE VIE MILIEUX COMPLETS

Objectifs	Moyens de mise en œuvre
Favoriser la mixité des usages compatibles	Encourager la mixité des fonctions afin de créer des milieux de vie dynamiques Prévoir des mesures d'atténuation du bruit par un écran sonore, un talus avec plantation, un design urbain ou des composantes architecturales du bâtiment susceptibles de réduire les nuisances sonores
Favoriser l'arrivée de nouveaux résidents	Favoriser la construction d'habitations variées et accessibles selon les tendances du marché
Diversifier l'offre résidentielle	Permettre la densification de secteurs identifiés en adaptant les dispositions du règlement de zonage
Limiter les nuisances	Se doter d'un règlement sur les usages conditionnels (avec liste d'usages autorisés) afin d'améliorer la cohabitation d'usage et de limiter l'implantation d'usages contraignants Ajouter une disposition au règlement de zonage visant à améliorer l'interface (ajout d'une zone tampon) entre les usages contraignants et les usages résidentiels, en plus de régir l'insalubrité

CRÉER DES DE VIE MILIEUX COMPLETS

Objectifs	Moyens de mise en œuvre
Diversifier la qualité architecturale	Encourager les concours d'idées lors de projet de développement de même que l'autopromotion immobilière

3.2.3 Les éléments patrimoniaux et paysagers

La ville bénéficie d'un noyau patrimonial regroupant différents éléments d'intérêt, dont des habitations présentant une architecture de qualité. De plus, ces bâtiments agissent à titre de témoins représentatifs des diverses époques et courants ayant marqué l'histoire et le paysage de la ville.

Le territoire de L'Île-Perrot est également doté d'un paysage insulaire remarquable en raison du lac Saint-Louis qui le borde. Faisant partie intégrante d'un archipel, des percées visuelles ainsi que plusieurs accès à l'eau constituent des atouts indéniables à préserver et à valoriser. Toutefois, l'accès au lac est moins aisé dans certains secteurs puisque la majorité des terrains riverains sont privés et construits. Ainsi, la continuité de la réappropriation des berges, l'amélioration de leur accessibilité et la valorisation de celles-ci sont prioritaires pour la Ville.

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

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

ORIENTATION 1

Protéger le patrimoine bâti, notamment par la préservation de l'intégrité architecturale et historique des bâtiments d'intérêt via la création de niveaux de « valeur patrimoniale » au règlement de PIIA ainsi que l'adoption de normes de lotissement qui reposent sur la forme urbaine existante.

PROTÉGER LE PATRIMOINE BÂTI

Objectifs	Moyens de mise en œuvre
Préserver l'intégrité architecturale et historique des bâtiments d'intérêt	Adopter des normes aux règlements de lotissement et de zonage reflétant le cadre bâti identitaire à même le noyau patrimonial (dimension des lots, marges avant, pente de toit, etc.)
Mettre en valeur le cadre bâti et l'histoire du noyau patrimonial	Modifier le règlement de PIIA afin d'établir des niveaux portant sur la valeur patrimoniale d'un bâtiment et les critères en conséquence
	Favoriser la connaissance de ce noyau et son histoire par une signalisation ou un système d'identification

ORIENTATION 2

Préserver l'intégrité des paysages identitaires, notamment par l'inclusion de dispositions réglementaires ainsi que la création d'outil(s) de planification qui considèrent les particularités identitaires de ceux-ci.

PRÉSERVER L'INTÉGRITÉ DES PAYSAGES IDENTITAIRES

Objectifs	Moyens de mise en œuvre
Mettre en valeur les paysages riverains	Identifier et définir les paysages perrotois

PRÉSERVER L'INTÉGRITÉ DES PAYSAGES IDENTITAIRES

Objectifs	Moyens de mise en œuvre
	Adapter les dispositions réglementaires pour protéger les percées visuelles d'intérêt
	Modifier le règlement sur les PIIA afin de définir des nouveaux secteurs d'application du règlement qui mettent en valeur les paysages perrotois

3.2.4 Le transport routier, en commun et actif

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

Ainsi, afin de remédier à cette situation, la Ville a entrepris un virage important durant les dernières années en matière de transport en commun et actif. Outre la présence de la gare de train et du stationnement incitatif, le nombre de pistes cyclables ainsi que les trajets d'autobus ont été optimisés afin d'offrir une alternative aux résidents en matière de transport, mais surtout afin de diminuer les problématiques de congestion et de sécurité.

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

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

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

ORIENTATION 1

Développer l'intermodalité, notamment en assurant une meilleure accessibilité de son territoire en optimisant les déplacements routiers intra et interurbains. Pour ce faire, la création d'un pôle intermodal aux abords de la gare de train ainsi qu'au pôle Don-Quichotte est de mise. De plus, l'aménagement d'infrastructures favorisant l'intermodalité à partir de la gare projetée vers le boulevard Don Quichotte et tout au long de l'axe de l'autoroute 20 y est aussi prévu. Ainsi, les travailleurs pourront se rendre aux endroits visés de manière sécuritaire par une variété de modes qui permettront d'élargir l'offre de transport / l'accessibilité et donc de réduire la congestion routière.

DÉVELOPPER L'INTERMODALITÉ

Objectifs	Moyen de mise en œuvre
Créer un pôle intermodal aux abords de la gare de train de banlieue	Assurer qu'un éventuel réaménagement de l'autoroute 20 (MTQ) soit planifié de concert avec le projet de la gare et intégré aux outils de planification de la Ville
	Participer à une révision éventuelle des trajets du CIT de la Presqu'Île dans le but d'optimiser la desserte en transport en commun par autobus dans les quartiers résidentiels et pour les travailleurs du boulevard Don-Quichotte
Diminuer la congestion routière en encourageant la mobilité active	Améliorer la sécurité des traverses piétonnes par un marquage au sol adéquat aux intersections du secteur Centre et à proximité des trois écoles

DÉVELOPPER L'INTERMODALITÉ

Objectifs	Moyen de mise en œuvre
	Veiller à assurer un éclairage approprié des grands parcs extérieurs tels que Michel-Martin et René-Trottier
	Faciliter l'accès aux pôles générateurs de déplacement par des moyens alternatifs
	Créer un réseau « piétonnier et cyclable » entre les différents quartiers pour favoriser les liaisons autres que par l'automobile
Favoriser l'accès à la gare de train	Optimiser le réseau de pistes cyclables et de trottoirs par des investissements liés au programme d'immobilisation de la Ville
	Assurer une gestion planifiée du financement en fonction des besoins pour le transport
Optimiser les infrastructures de transport	Prévoir des dispositions aux règlements de zonage et de lotissement qui permettront la planification cohérente d'infrastructures (ex. piste cyclable, supports à vélo) favorisant la intermodalité entre la gare projetée et les pôles structurants.

3.2.5 La typologie commerciale

La ville de L'Île-Perrot dispose d'un important potentiel de diversité commerciale réparti sur le territoire selon différents sites aux vocations distinctes sur le territoire. La Ville s'est d'ailleurs dotée d'un Programme particulier d'urbanisme spécifique au secteur Centre dont les effets commencent à se faire ressentir sur la définition de son identité commerciale. Toutefois, il importe que la Ville continue ses efforts en ce sens afin de, notamment, faire rayonner davantage le cœur de la ville et le doter d'une offre commerciale de proximité concurrentielle.

De plus, bien que le territoire bénéficie d'une importante vitrine autoroutière, celle-ci est peu attrayante. En effet, les abords de l'autoroute 20, du côté sud, et de la 1^{re} Avenue sont occupés par des commerces de moyenne superficie où l'entreposage extérieur est autorisé. De plus, plusieurs vides interstitiels sans aménagement paysager entre les bâtiments sont également visibles de la voie publique. La Ville entend donc assurer la mise en valeur de la vitrine en établissant une signature distinctive et améliorer le caractère d'ambiance de ces axes routiers avec des aménagements de qualité, en lien notamment avec le Programme particulier d'urbanisme du secteur Centre.

De plus, constituant le pôle d'emplois le plus important de la ville, l'axe commercial Don-Quichotte, occupé par plusieurs commerces de grandes surfaces, demeure sous l'influence des pôles commerciaux de l'ouest de l'île et Vaudreuil-Dorion. Depuis quelques années, une augmentation du nombre de locaux vacants et de fuites commerciales en témoignent, une tendance qui est définitivement à renverser par la consolidation, la diversification et l'attractivité de ces milieux.

Les principaux enjeux en lien avec les commerces sont :

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

ORIENTATION 1

Renforcer la structure économique, notamment en améliorant la compétitivité du territoire, par le développement d'une économie forte, qui passe par l'arrivée de nouvelles entreprises innovantes aux abords de l'autoroute de même que par le déploiement d'activités culturelles et de nouveaux attraits touristiques. La consolidation du pôle Don-Quichotte, par un repositionnement commercial stratégique, le rendra d'autant plus compétitif à l'échelle régionale, voire métropolitaine.

RENFORCER LA STRUCTURE ÉCONOMIQUE

Objectifs	Moyens de mise en œuvre
Stimuler l'économie en améliorant la compétitivité du territoire	Modifier la réglementation pour favoriser l'arrivée de nouvelles entreprises afin de diversifier les domaines d'emplois en plus de favoriser le développement de nouveaux créneaux
	Réaliser une étude de marché
	Poursuivre et adapter le plan de communication stratégique pour favoriser l'implantation de commerce en lien avec le PPU
Diversifier l'activité commerciale	Développer le tourisme, les activités récréatives et culturelles via un « plan de développement communautaire, économique, social et culturel »
	Consolider le pôle commercial Don-Quichotte en complémentarité avec les autres secteurs et selon sa vocation
	Limiter les usages en lien avec les concessionnaires automobiles à un tronçon du boulevard Don-Quichotte à l'ouest du Grand Boulevard
	Fournir une aide financière aux commerçants des secteurs assujettis
	Améliorer le marketing afin d'attirer de nouveaux commerçants

3.2.6 Les grands équipements publics et culturels

À la suite des nombreux efforts réalisés par les autorités municipales durant la dernière décennie, le territoire de L'Île-Perrot est maintenant doté d'un véritable pôle civique animé. En effet, un regroupement de bâtiments institutionnels se localise aux abords du boulevard Perrot et ces derniers ont pour effet de dynamiser tout le secteur. Toutefois, aucun équipement culturel d'envergure n'est présent sur le territoire.

La ville est également bien desservie en termes d'équipements de santé notamment pour les personnes âgées.

Ainsi, contribuant à la qualité des milieux de vie, la Ville entend améliorer l'offre et l'accessibilité des équipements à la population.

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

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

ORIENTATION 1

Faire du secteur Centre un lieu distinctif et attractif, en affirmant sa centralité afin de rayonner davantage à l'échelle locale et régionale, notamment par la consolidation des terrains vacants et à redévelopper du secteur Centre étant donné le peu d'espace encore disponible. L'occupation des espaces interstitiels entre les bâtiments, la venue de nouveaux commerces de proximité et l'aménagement d'une place publique créera un centre-ville plus attractif. La localisation d'éventuels équipements et d'installations métropolitaines devra se faire à même les limites de l'aire TOD afin de centraliser le développement en plein cœur de la ville.

FAIRE DU SECTEUR CENTRE UN LIEU DISTINCTIF ET ATTRACTIF

Objectifs	Moyens de mise en œuvre
Améliorer les équipements collectifs	Élaborer un « plan directeur des grands équipements publics »
	Favoriser l'implantation d'équipement collectif pouvant accueillir des événements de plus fort rayonnement et pouvant soutenir l'animation de l'espace public à l'intérieure des limites de l'aire TOD

FAIRE DU SECTEUR CENTRE UN LIEU DISTINCTIF ET ATTRACTIF

Objectifs	Moyens de mise en œuvre
	Créer une signalisation distinctive en lien avec la stratégie de communication du programme particulier d'urbanisme
	Installer du mobilier urbain distinctif
Animer le domaine public	Aménager des espaces / emprises publiques pour favoriser l'animation
	Conserver et développer les activités de rayonnement régional tel que VIP en Blues
Adapter le PIIA du secteur Centre	Favoriser l'accès à la documentation aux propriétaires souhaitant faire des rénovations ou aux nouveaux investisseurs

ORIENTATION 2

Soutenir la famille et les aînés, en proposant un cadre de vie idéal pour les générations actuelles et futures. La poursuite de la politique familiale, ainsi que des objectifs qui y sont fixés, permettront à tous d'y grandir et d'y vivre.

SOUTENIR LA FAMILLE ET LES AÎNÉS

Objectifs	Moyens de mise en œuvre
Donner une place prépondérante à la famille	Poursuivre les objectifs et moyens d'action proposés dans la politique familiale et développer une méthode de <i>monitoring</i> afin d'évaluer leur progression

3.2.7 Les parcs et espaces verts aménagés

Les nombreux parcs et espaces verts présents sur le territoire perrotois sont le fruit d'un effort collectif de mise en valeur durant les dernières années. La Ville entend donc poursuivre ses efforts en ce sens et continuer à offrir à la population des espaces de qualité. Dans cette perspective, la Ville doit également s'assurer que dans le cadre d'un redéveloppement à proximité des rives, des espaces publics soient prévus afin de garantir un accès à l'eau aux résidents et une réappropriation des berges par la population.

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

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

- Le maintien, l'amélioration et l'adaptation de la desserte auprès de la population en termes de parcs et de terrain de jeux;
- La réduction des îlots de chaleur;
- L'amélioration de la foresterie urbaine;
- La mise en valeur du caractère riverain et la réappropriation des berges par la population de la ville.

ORIENTATION 1

Améliorer l'offre en parcs et espaces verts, par la création de nouveaux parcs et aires de jeux, par l'amélioration de l'accès aux nombreux kilomètres de berges ainsi que par la création d'un parc riverain.

AMÉLIORER LES PARCS ET ESPACES VERTS

Objectifs	Moyens de mise en œuvre
Favoriser l'accès public aux rives	Renforcer le potentiel des parcs municipaux existants

AMÉLIORER LES PARCS ET ESPACES VERTS

Objectifs	Moyens de mise en œuvre
	Créer un nouveau parc public aux abords du lac Saint-Louis
	Saisir les opportunités d'acquisition d'une portion de l'île Bellevue à l'ouest du pont Galipeau
Assurer une desserte en espaces verts et les liens entre eux	Veiller à ce que les parcs disposent d'équipement adéquat
	Relier les espaces publics via un réseau piétonnier et cyclable

ORIENTATION 2

Diminuer les îlots de chaleur, en réduisant le ratio minimum de case de stationnement dans les aires de stationnement commerciales en cours avant de même qu'en modifiant la réglementation.

DIMINUER LES EFFETS NÉFASTES DES ÎLOTS DE CHALEUR

Objectifs	Moyens de mise en œuvre
Réduire la superficie des aires de stationnement	Modifier le ratio minimal de cases de stationnement et/ou l'aménagement afin d'y aménager des îlots de verdure lors de nouveaux projets
Obliger la plantation et l'aménagement paysager	Modifier le règlement de zonage afin d'exiger, lors de nouveaux projets résidentiel / commercial / mixte / institutionnel, l'aménagement paysager de la cour avant (îlot de plantation)

3.2.8 Les milieux naturels et de haute valeur écologique

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

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

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

ORIENTATION 1

Mettre en valeur l'environnement, notamment par la protection des espèces fauniques et floristiques d'intérêt. Cette protection du cadre naturel passe par la sensibilisation de la population.

METTRE EN VALEUR L'ENVIRONNEMENT

Objectifs	Moyens de mise en œuvre
Protéger les espèces animales et végétales fragiles	Implanter un centre d'interprétation de la nature afin de sensibiliser la population à la faune et la flore à protéger
	Interdire toute nouvelle construction dans les milieux humides dont la valeur écologique est élevée selon le plan de conservation réalisé
Arrimer le développement aux nouveaux enjeux environnementaux	Intégrer de nouveaux objectifs liés à l'environnement dans les nouveaux projets de développement résidentiel, commercial et publics tels que l'efficacité énergétique des bâtiments et la gestion efficace des eaux pluviales
	Intégrer des dispositions réglementaires visant la protection de l'environnement dans le PIIA et le zonage

METTRE EN VALEUR L'ENVIRONNEMENT

Objectifs	Moyens de mise en œuvre
	Promouvoir l'utilisation de bassins de rétention dans tous nouveaux projets de développement commercial d'envergure pour limiter les impacts négatifs sur la nappe phréatique
	Intégrer au règlement de zonage des dispositions visant la conservation de la végétation existante
	Aménager des liens boisés dans les milieux naturels

3.2.9 Les contraintes naturelles et anthropiques

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

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

Enfin, afin d'assurer la sécurité publique des personnes et des biens, mais également la qualité de vie des résidents, la Ville intègre à ses outils d'urbanisme les contraintes naturelles et anthropiques ainsi que les problématiques reliées à la gestion de ces dernières. À cet effet, s'il est nécessaire, les lignes de distribution d'énergie d'Hydro-Québec sont autorisées sur tout le territoire, mais une évaluation des risques liés à leur présence devra être réalisée en amont.

Toutefois, bien qu'il s'agisse également d'une contrainte anthropique, l'implantation de nouvelles tours de télécommunication sur le territoire de la ville devra se faire de manière restreinte.

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

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

ORIENTATION 1

Gérer et prévenir les risques en amont, notamment par la prohibition.

GÉRER ET PRÉVENIR LES RISQUES EN AMONT

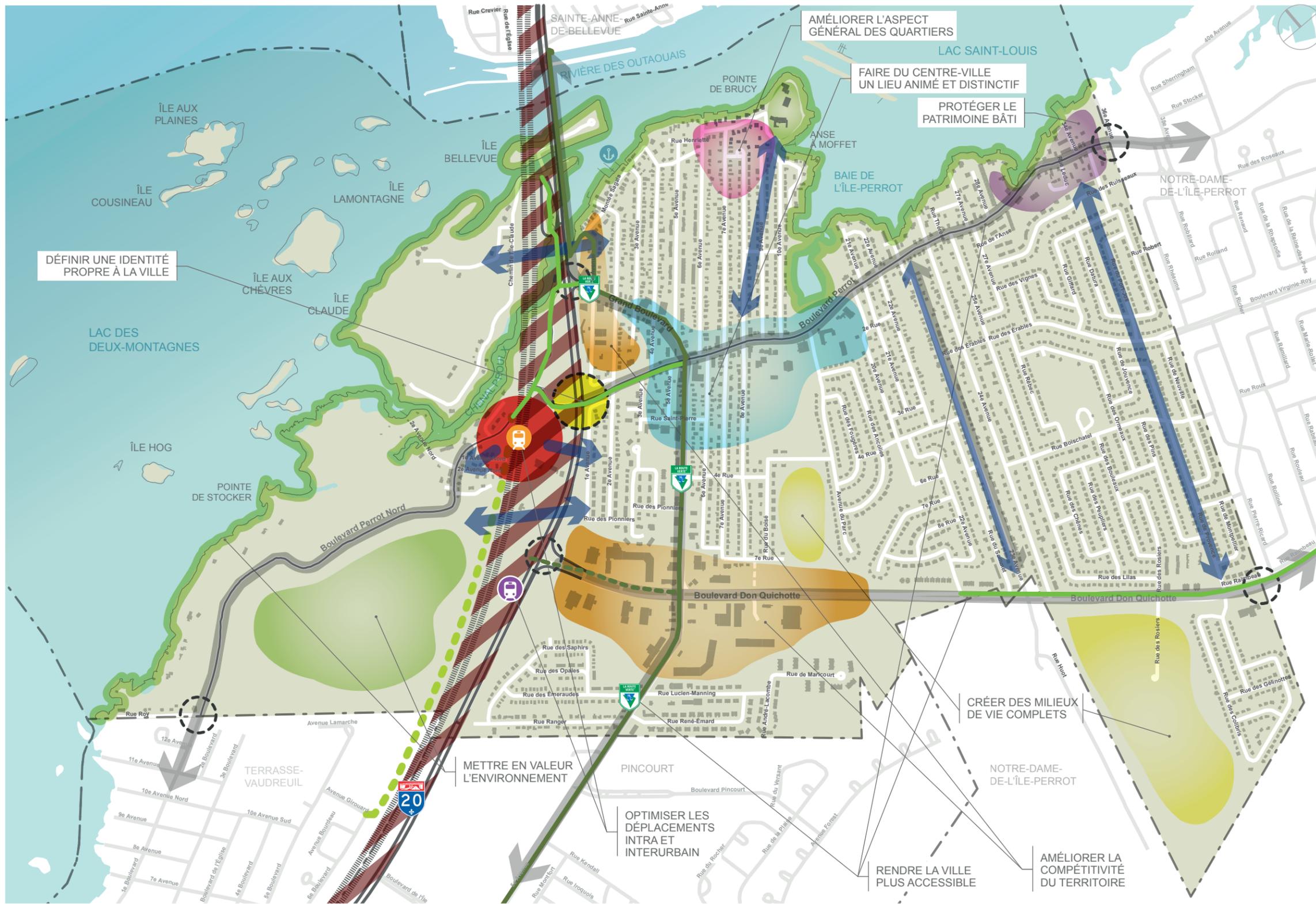
Objectifs	Moyens de mise en œuvre
	Prohiber les usages contraignant à proximité des milieux de vie dans le règlement de zonage
Intégrer les risques naturels et anthropiques aux outils d'urbanisme	Exiger au zonage une marge de recul minimale de l'emprise de la voie ferroviaire principale
	Encadrer l'utilisation du sol dans les zones potentiellement exposées aux glissements de terrain
Éviter de dénaturer le paysage	Prévoir des dispositions au zonage qui permettront de régir l'aménagement paysager aux abords des tours de télécommunication

R. 664-1, a. 4

3.3 LE CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE

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

Carte 8. Concept



CONCEPT

- Voie structurante
- Lien multifonctionnel
- Voie structurante et lien multifonctionnel
- Entrée de la ville
- Barrière autoroutière
- Marina
- Gare
- Gare projetée
- Limite municipale
- Corridor vert projeté
- PISTE CYCLABLE**
- Route verte #5 existante
- Réseau existant
- Réseau projeté



Sources : Ville de L'Île-Perrot, 2015 / MRC de Vaudreuil-Soulanges, 2015



4. LE CADRE DE GESTION

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

4.1 LES AIRES DE PAYSAGE

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

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

- Aire de paysage 1 – Naturelle (P1)
- Aire de paysage 2 – Riveraine et forestière (P2);
- Aire de paysage 3 – Périurbaine faible densité (P3A);
- Aire de paysage 3 – Périurbaine faible densité (P3B);
- Aire de paysage 3 – Périurbaine faible densité (P3C);
- Aire de paysage 3 – Périurbaine faible densité (P3D);
- Aire de paysage 4 – Périurbaine forte densité (P4).

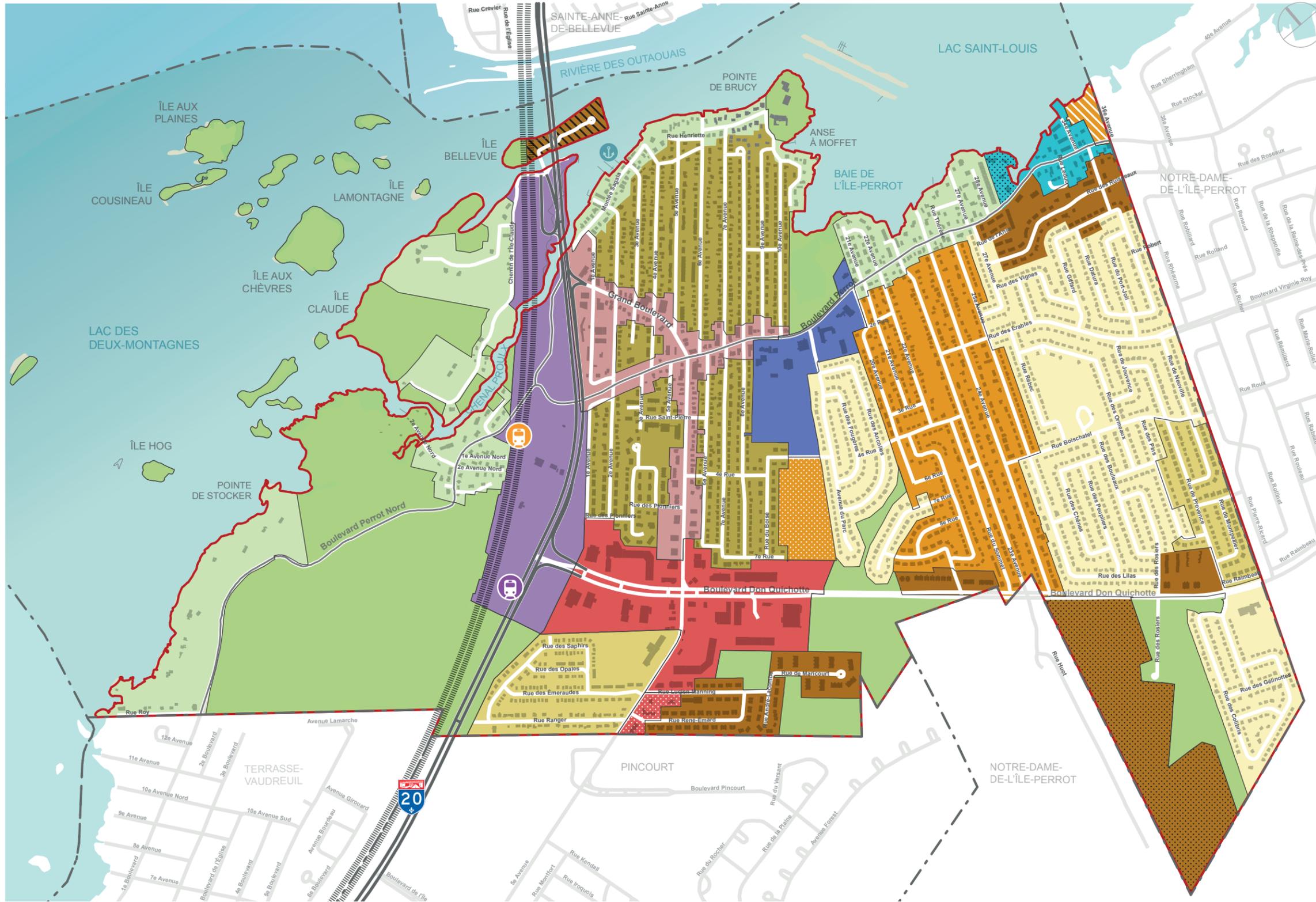
Les onze autres aires de paysage se distinguent de celles énoncées précédemment en raison de leur singularité. Étant donné leurs caractéristiques visuelles et physiques uniques à l'échelle de la ville, ces aires de paysage méritent une attention particulière en matière de planification. Chacune d'entre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

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

La carte ci-après illustre les dix-huit aires de paysage que l'on retrouve sur le territoire. Pour chacune d'elles une fiche a été réalisée et met en lumière leurs caractéristiques distinctives et suggère des éléments qui encadrent l'intégralité de la forme urbaine existante et projetée. La prochaine section explique en détail la structure de ces fiches. La Figure 7, quant à elle, illustre les différentes aires de paysage que l'on retrouve sur le territoire de la Ville de L'Île-Perrot.

Carte 9. Aires de paysages

AIRES DE PAYSAGE



- P1 Naturelle
 - P2 Riveraine et forestière
 - P3 Périurbaine faible densité (A)
 - P3 Périurbaine faible densité (B)
 - P3 Périurbaine faible densité (C)
 - P3 Périurbaine faible densité (D)
 - P4 Périurbaine forte densité
 - PDA Rue du Boisé
 - PDA Rue des Rosiers
 - PDA 34^e Avenue
 - PDA Bellevue
 - PDA Noyau patrimonial
 - PDA 28^e Avenue
 - PDA Pôle institutionnel
 - PDA De la Gare
 - PDA Secteur Centre
 - PDA Don-Quichotte
 - PDA Lucien-Manning
-
- Marina
 - Gare
 - Gare projetée
 - Périmètre d'urbanisation
 - Limite municipale



Sources : Ville de L'Île-Perrot, 2015



Figure 7. Transect des aires de paysages



P1
Naturelle



P2
Riveraine et forestière



P3
Périurbaine faible densité (A,B,C,D)



P4
Périurbaine forte densité



PDA
Rue du Boisé



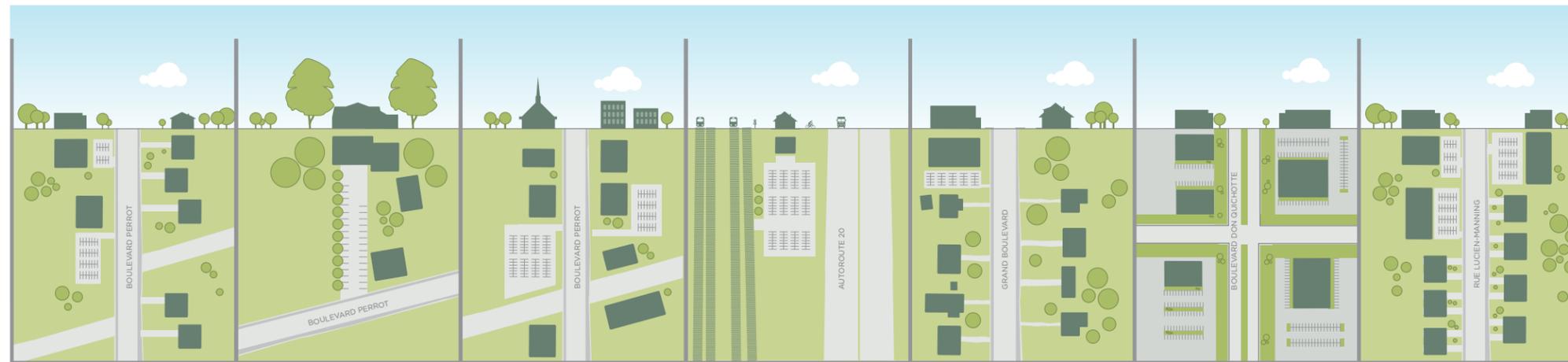
PDA
Rue des Rosiers



PDA
34^e Avenue



PDA
Bellevue



PDA
Noyau patrimonial



PDA
28^e Avenue



PDA
Pôle institutionnel



PDA
De la Gare



PDA
Secteur Centre



PDA
Don-Quichotte



PDA
Lucien-Manning



4.1.1 Description de la fiche paysagère

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

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

CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES

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

OBJECTIFS ET MOYENS DE MISE EN OEUVRE

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

FONCTIONS PRINCIPALES AUTORISÉES

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

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

Habitation : Logement de faible, moyenne à forte densité, déterminé en fonction de la densité d'occupation du sol prescrite pour chaque aire de paysage. L'implantation prévue à la fiche permettra l'harmonisation du cadre bâti avec celui présent dans l'aire de paysage.

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

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

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

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

IMPLANTATION DU BÂTIMENT

La fiche apporte des précisions à l'égard du mode d'implantation autorisé dans l'aire de paysage. Il peut s'agir soit d'une implantation isolée, jumelée ou contiguë.

DENSITÉ

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

TYPE DE DENSITÉ	SEUIL MINIMAL À ATTEINDRE
Faible	0 à 10 logements par hectare brut
Moyenne	11 à 20 logements par hectare brut
Élevée	21 logements et + par hectare brut

*Il est important de noter qu'en plus des densités précédemment énoncées, la stratégie de croissance du chapitre 5 identifie des seuils minimaux de densité précis pour certains terrains voués à un développement et/ou à un redéveloppement tel qu'exigé par le SAR de Vaudreuil-Soulanges. Lorsqu'applicables, ces densités ont préséance sur celles énoncées dans le présent chapitre.

ESPACES PUBLICS

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

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

FORME(S) DU DÉPLOIEMENT DES ARBRES

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

- Fastigié;
- Ovoïde;
- Pyramidal;
- Étalé.

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

Port fastigié

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

Port ovoïde

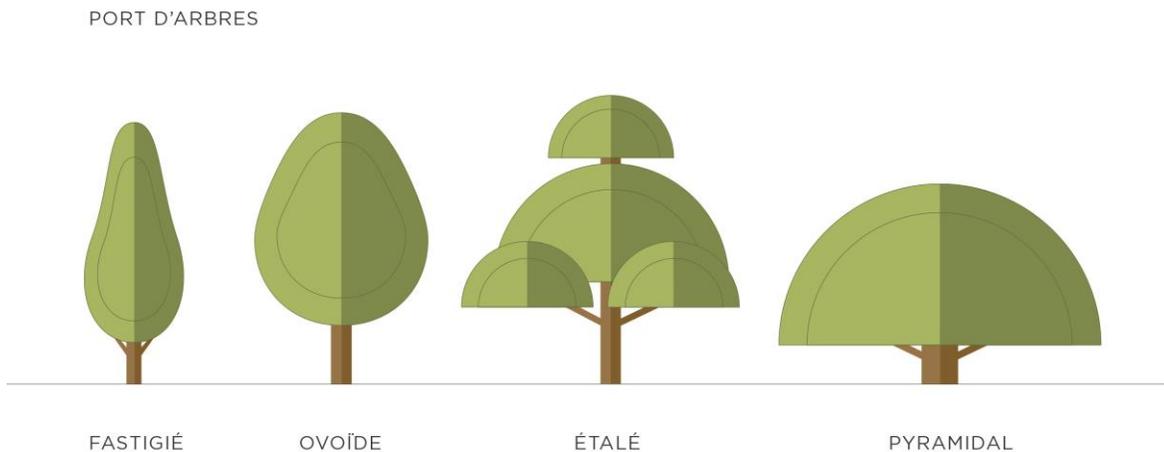
- Feuillus : *Acer freemanii* 'Autumn Blaze' (Érable Autumn Blaze), *Celtis occidentalis* (Micocoulier occidental) et *Amelanchier canadensis* - sur tige* (Amélanchier du Canada sur tige*)
- Conifères : *Pinus strobus* (Pin blanc) et *Pinus nigra* 'Austriaca' (Pin noir d'Autriche)

Port pyramidal

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

Port étalé

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

Figure 8. Port d'arbres**TYPES DE VOIES CYCLABLES**

Quatre types de voies cyclables sont proposés afin de créer des liaisons entre les quartiers en plus de favoriser les déplacements actifs. Le choix de la voie cyclable est déterminé par la « fonction » proprement dite de la voie publique (transit vs locale). Voici les quatre options possibles :

- En bande;
- Désignée;
- En site propre;
- Sentier.

Figure 9. Types de voies cyclables



Piste cyclable en bande



Piste cyclable en chaussée désignée



Piste cyclable en site propre



Piste cyclable en sentier

4.2 FICHES PAYSAGÈRES

4.2.1 Aire de paysage 1 – Naturelle (P1)

PARAMÈTRES	DESCRIPTIFS
Caractéristique(s) générale(s)	Les secteurs dits « naturels » correspondent aux vastes espaces peu ou non transformés par l'homme qui méritent d'être protégés en raison de leur valeur écologique. L'aire de paysage comprend certaines forêts, de grandes zones humides et des aires déjà protégées par des ententes de conservation. La préservation de ces milieux naturels est de mise et ceux-ci doivent être mis en valeur à des fins d'interprétation. À quelques exceptions près, certains bâtiments à vocation publique et/ou d'habitation peuvent être autorisés.
Objectifs d'aménagement	<ul style="list-style-type: none"> ■ Protéger les espèces animales et végétales fragiles ■ Arrimer le développement aux nouveaux enjeux environnementaux
Fonction(s) principale(s) autorisée(s)	<ul style="list-style-type: none"> ■ Habitation ■ Publique ■ Conservation
Implantation(s) du bâtiment	<ul style="list-style-type: none"> ■ Isolée
Densité	<ul style="list-style-type: none"> ■ Faible (0 à 10 log/ha brut) ■ De plus, les seuils minimaux de densité prescrits au chapitre 5 s'appliquent aux terrains vacants et à redévelopper qui sont assujettis.
Espace(s) public(s)	<ul style="list-style-type: none"> ■ Ceinture verte ■ Parcs
Forme(s) du déploiement des arbres	<ul style="list-style-type: none"> ■ Fastigiée ■ Ovoïde ■ Pyramidale ■ Étalée
Type(s) de voie(s) cyclable(s)	<ul style="list-style-type: none"> ■ Sentier ■ Désignée

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

PARAMÈTRES	DESCRIPTIFS
Caractéristique(s) générale(s)	Cette aire de paysage correspond au territoire dont les activités principales sont tournées surtout vers le rivage du lac des Deux-Montagnes et du lac Saint-Louis. Le paysage est marqué par des lots de grandes dimensions, parfois clairsemés, tantôt en friche ou bien recouverts d'une forêt mature. Les voies de circulation sont curvilinéaires et respectent le tracé du rivage. Les bâtiments sont parfois éloignés de la voie publique générant ainsi de vastes espaces verts en cours avant.
Objectifs d'aménagement	<ul style="list-style-type: none"> ■ Favoriser l'accès public aux rives ■ Assurer une desserte en espaces verts et les liens entre eux ■ Mettre en valeur les paysages riverains ■ Développer les quartiers en respect avec le caractère insulaire ■ Éviter de dénaturer le paysage
Fonction(s) principale(s) autorisée(s)	<ul style="list-style-type: none"> ■ Habitation ■ Publique ■ Commerce existant seulement
Implantation(s) du bâtiment	<ul style="list-style-type: none"> ■ Isolée ■ Jumelée
Densité	<ul style="list-style-type: none"> ■ Faible (0 à 10 log/ha brut) ■ De plus, les seuils minimaux de densité prescrits au chapitre 5 s'appliquent aux terrains vacants et à redévelopper qui sont assujettis.
Espace(s) public(s)	<ul style="list-style-type: none"> ■ Ceinture verte ■ Parc
Forme(s) du déploiement des arbres	<ul style="list-style-type: none"> ■ Fastigié ■ Ovoïde ■ Pyramidale ■ Étalée
Type(s) de voie(s) cyclable(s)	<ul style="list-style-type: none"> ■ Sentier ■ Désignée

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

PARAMÈTRES	DESCRIPTIFS
Caractéristique(s) générale(s)	Cette aire de paysage se situe au centre et à la limite est du territoire. Elle est le témoin de l'habitat pavillonnaire typique composé principalement de plain-pied datant des années 1970 et 1980. Toutefois, certains développements récents appartiennent également à cette aire (quartier près de l'école La Perdiolle). Le paysage se caractérise par un relief plat et des lots de dimensions similaires. Le tracé des rues est orthogonal et le paysage détonne du reste de la ville par sa grande homogénéité.
Objectifs d'aménagement	<ul style="list-style-type: none"> ■ Améliorer l'apparence des propriétés résidentielles ■ Diversifier l'offre résidentielle ■ Augmenter le nombre de logements abordables ■ Diversifier la qualité architecturale ■ Diminuer la congestion routière en encourageant la mobilité active ■ Éviter de dénaturer le paysage
Fonction(s) principale(s) autorisée(s)	<ul style="list-style-type: none"> ■ Habitation ■ Publique
Implantation(s) du bâtiment	<ul style="list-style-type: none"> ■ Isolée ■ Jumelée ■ Contigüe
Densité	<ul style="list-style-type: none"> ■ Faible (0 à 10 log/ha brut) ■ De plus, les seuils minimaux de densité prescrits au chapitre 5 s'appliquent aux terrains vacants et à redévelopper qui sont assujettis.
Espace(s) public(s)	<ul style="list-style-type: none"> ■ Parc ■ Placette ■ Terrain de jeu
Forme(s) du déploiement des arbres	<ul style="list-style-type: none"> ■ Fastigiée ■ Ovoïde ■ Pyramidale ■ Étalée
Type(s) de voie(s) cyclable(s)	<ul style="list-style-type: none"> ■ Désignée ■ En bande

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

PARAMÈTRES	DESCRIPTIFS
Caractéristique(s) générale(s)	Cette aire de paysage se situe aux limites sud-ouest et est du territoire. Tout comme l'aire de paysage P3A, elle se compose aussi de plain-pied, mais plus récents, datant plutôt des années 1980, 1990 et 2000. Quelques insertions d'habitations jumelées sont aussi présentes. Le paysage se caractérise par un relief plat et des lots de dimensions relativement similaires. Le tracé des rues est orthogonal.
Intention(s) future(s) d'aménagement	<ul style="list-style-type: none"> ■ Améliorer l'apparence des propriétés résidentielles ■ Diversifier l'offre résidentielle ■ Augmenter le nombre de logements abordables ■ Diversifier la qualité architecturale ■ Diminuer la congestion routière en encourageant la mobilité active ■ Éviter de dénaturer le paysage
Fonction(s) principale(s) autorisée(s)	<ul style="list-style-type: none"> ■ Habitation ■ Publique
Implantation(s) du bâtiment	<ul style="list-style-type: none"> ■ Isolée ■ Jumelée
Densité	<ul style="list-style-type: none"> ■ Faible (0 à 10 log/ha brut) ■ De plus, les seuils minimaux de densité prescrits au chapitre 5 s'appliquent aux terrains vacants et à redévelopper qui sont assujettis.
Espace(s) public(s)	<ul style="list-style-type: none"> ■ Parc ■ Placette ■ Terrain de jeu
Forme(s) du déploiement des arbres	<ul style="list-style-type: none"> ■ Fastigiée ■ Ovoïde ■ Pyramidale ■ Ombrelle
Type(s) de voie(s) cyclable(s)	<ul style="list-style-type: none"> ■ Désignée ■ En bande

4.2.5 Aire de paysage 3 – Périurbaine faible densité (P3C)

PARAMÈTRES	DESCRIPTIFS
Caractéristique(s) générale(s)	Cette aire de paysage se situe en plein cœur de la ville. Elle représente les tout premiers développements domiciliaires réalisés avant 1980. L'empreinte au sol des bâtiments est variable de même que les dimensions des lots. L'implantation des bâtiments principaux est aussi variable. Le paysage se caractérise par un relief plus vallonné et le tracé des rues est linéaire. La largeur de l'emprise des voies est passablement réduite.
Objectifs d'aménagement	<ul style="list-style-type: none"> ■ Améliorer l'apparence des propriétés résidentielles ■ Diversifier l'offre résidentielle ■ Augmenter le nombre de logements abordables ■ Diversifier la qualité architecturale ■ Diminuer la congestion routière en encourageant la mobilité active ■ Préserver l'intégrité architecturale et historique des bâtiments d'intérêt ■ Éviter de dénaturer le paysage
Fonction(s) principale(s) autorisée(s)	<ul style="list-style-type: none"> ■ Habitation ■ Publique
Implantation(s) du bâtiment	<ul style="list-style-type: none"> ■ Isolée ■ Jumelée
Densité	<ul style="list-style-type: none"> ■ Faible (0 à 10 log/ha brut) ■ De plus, les seuils minimaux de densité prescrits au chapitre 5 s'appliquent aux terrains vacants et à redévelopper qui sont assujettis.
Espace(s) public(s)	<ul style="list-style-type: none"> ■ Parc ■ Placette ■ Terrain de jeu
Forme(s) du déploiement des arbres	<ul style="list-style-type: none"> ■ Longiligne ■ Ovale ■ Pyramidale ■ Ombrelle
Type(s) de voie(s) cyclable(s)	<ul style="list-style-type: none"> ■ Désignée ■ En bande

4.2.6 Aire de paysage 3 – Périurbaine faible densité (P3D)

PARAMÈTRES	DESCRIPTIFS
Caractéristique(s) générale(s)	Cette aire de paysage se situe au centre de la ville. Tout comme les autres aires de paysage de faible densité, elle se compose aussi de plain-pied datant plutôt des années 1980 et 1990. Quelques bâtiments semblent avoir fait l'objet de rénovations majeures. Le paysage se caractérise par un relief plat et les lots sont de dimensions relativement similaires. Le tracé des rues est linéaire. La présence de grands arbres matures de forme longiligne et pyramidale, notamment de part et d'autre de l'emprise de la voie publique, est également une caractéristique de l'aire de paysage.
Objectifs d'aménagement	<ul style="list-style-type: none"> ■ Améliorer l'apparence des propriétés résidentielles ■ Diversifier l'offre résidentielle ■ Augmenter le nombre de logements abordables ■ Diversifier la qualité architecturale ■ Diminuer la congestion routière en encourageant la mobilité active ■ Préserver l'intégrité architecturale et historique des bâtiments d'intérêt ■ Éviter de dénaturer le paysage
Fonction(s) principale(s) autorisée(s)	<ul style="list-style-type: none"> ■ Habitation ■ Publique
Implantation du bâtiment	<ul style="list-style-type: none"> ■ Isolée ■ Jumelée
Densité	<ul style="list-style-type: none"> ■ Faible (0 à 10 log/ha brut) ■ De plus, les seuils minimaux de densité prescrits au chapitre 5 s'appliquent aux terrains vacants et à redévelopper qui sont assujettis.
Espace(s) public(s)	<ul style="list-style-type: none"> ■ Parc ■ Placette ■ Terrain de jeu
Forme(s) du déploiement des arbres	<ul style="list-style-type: none"> ■ Fastigiée ■ Pyramidale
Type(s) de voie(s) cyclable(s)	<ul style="list-style-type: none"> ■ Désignée ■ En bande

4.2.7 Aire de paysage 4 – Périurbaine forte densité (P4)

PARAMÈTRES	DESCRIPTIFS
Caractéristique(s) générale(s)	Cette aire de paysage correspond aux secteurs les plus densément peuplés. Étant donné leur répartition géographique relativement éparse, certains des secteurs ont une topographie très pentue et d'autres beaucoup plus plane. Cependant, ils ont tous pour caractéristiques communes le fait d'avoir une volumétrie d'au moins deux étages. De plus, leur année de construction est très récente, soit dans la dernière décennie. Le tracé des rues est orthogonal et linéaire.
Objectifs d'aménagement	<ul style="list-style-type: none"> ■ Améliorer l'apparence des propriétés résidentielles ■ Diversifier l'offre résidentielle ■ Augmenter le nombre de logements abordables ■ Diversifier la qualité architecturale ■ Diminuer la congestion routière en encourageant la mobilité active ■ Préserver l'intégrité architecturale et historique des bâtiments d'intérêt ■ Intégrer les risques naturels et anthropiques aux outils d'urbanisme ■ Éviter de dénaturer le paysage
Fonction(s) principale(s) autorisée(s)	<ul style="list-style-type: none"> ■ Habitations ■ Publique
Implantation du bâtiment	<ul style="list-style-type: none"> ■ Isolée ■ Jumelée ■ Contigüe
Densité	<ul style="list-style-type: none"> ■ Élevée (21 log/ha brut) ■ De plus, les seuils minimaux de densité prescrits au chapitre 5 s'appliquent aux terrains vacants et à redévelopper qui sont assujettis.
Espace(s) public(s)	<ul style="list-style-type: none"> ■ Parc ■ Placette ■ Terrain de jeu
Forme(s) du déploiement des arbres	<ul style="list-style-type: none"> ■ Fastigiée ■ Ovoïde ■ Pyramidale ■ Étalée
Type(s) de voie(s) cyclable(s)	<ul style="list-style-type: none"> ■ Désignée ■ En bande

4.2.8 PDA – Rue du Boisé

PARAMÈTRES	DESCRIPTIFS
Caractéristique(s) générale(s)	Cette aire de paysage est actuellement occupée par un vaste couvert forestier et se situe en arrière des lots présents sur la rue du Boisé. Le développement résidentiel projeté devra respecter la topographie naturelle du secteur, une portion importante de son couvert forestier, et proposer des sentiers piétonniers et cyclables permettant une liaison avec les quartiers limitrophes, le boulevard Don-Quichotte et le cœur civique. Cette aire de paysage fera l'objet d'un plan d'aménagement d'ensemble (PAE).
Objectifs d'aménagement	<ul style="list-style-type: none"> ■ Diversifier l'offre résidentielle ■ Diversifier la qualité architecturale ■ Diminuer la congestion routière en encourageant la mobilité active ■ Assurer une desserte en espaces verts et les liens entre eux ■ Donner une place prépondérante à la famille ■ Obliger la plantation et l'aménagement paysager ■ Arrimer le développement aux nouveaux enjeux environnementaux ■ Éviter de dénaturer le paysage
Fonction(s) principale(s) autorisée(s)	<ul style="list-style-type: none"> ■ Habitation ■ Publique
Implantation du bâtiment	<ul style="list-style-type: none"> ■ Isolée ■ Jumelée ■ Contigüe
Densité	<ul style="list-style-type: none"> ■ Élevée (21 et + log/ha brut) ■ De plus, les seuils minimaux de densité prescrits au chapitre 5 s'appliquent aux terrains vacants et à redévelopper qui sont assujettis.
Espace(s) public(s)	<ul style="list-style-type: none"> ■ Parc ■ Placette ■ Terrain de jeu
Forme(s) du déploiement des arbres	<ul style="list-style-type: none"> ■ Fastigiée ■ Ovoïde ■ Pyramidale ■ Étalée
Type(s) de voie(s) cyclable(s)	<ul style="list-style-type: none"> ■ Désignée ■ En bande

4.2.9 PDA – Rue des Rosiers

PARAMÈTRES	DESCRIPTIFS
Caractéristique(s) générale(s)	Cette aire de paysage se situe spécifiquement dans un secteur actuellement occupé par des milieux naturels d'intérêt (notamment des milieux humides). Un développement résidentiel y est projeté et devra respecter de nouveaux principes durables tels que la préservation des milieux naturels sensibles, une superficie forestière suffisante et proposer une gestion intégrée des eaux pluviales. L'implantation des bâtiments devra favoriser un degré d'ensoleillement optimal.
Objectifs d'aménagement	<ul style="list-style-type: none"> ■ Diversifier l'offre résidentielle ■ Augmenter le nombre de logements abordables ■ Diversifier la qualité architecturale ■ Diminuer la congestion routière en encourageant la mobilité active ■ Assurer une desserte en espaces verts et les liens entre eux ■ Donner une place prépondérante à la famille ■ Obliger la plantation et l'aménagement paysager ■ Protéger les espèces animales et végétales fragiles ■ Arrimer le développement aux nouveaux enjeux environnementaux ■ Éviter de dénaturer le paysage
Fonction(s) principale(s) autorisée(s)	<ul style="list-style-type: none"> ■ Habitation ■ Publique
Implantation du bâtiment	<ul style="list-style-type: none"> ■ Isolée ■ Jumelée ■ Contigüe
Densité	<ul style="list-style-type: none"> ■ Élevée (21 et + log/ha brut) ■ De plus, les seuils minimaux de densité prescrits au chapitre 5 s'appliquent aux terrains vacants et à redévelopper qui sont assujettis.
Espace(s) public(s)	<ul style="list-style-type: none"> ■ Parc ■ Placette ■ Terrain de jeu
Forme(s) du déploiement des arbres	<ul style="list-style-type: none"> ■ Fastigiée ■ Ovoïde ■ Pyramidale ■ Étalée
Type(s) de voie(s) cyclable(s)	<ul style="list-style-type: none"> ■ Désignée ■ En bande

4.2.10 PDA – 34^e Avenue

PARAMÈTRES	DESCRIPTIFS
Caractéristique(s) générale(s)	Cette aire de paysage se localise au nord-est de la ville et donne sur les berges du lac Saint-Louis. Une maison ancestrale se situe aux abords du site. Un développement résidentiel d'une importante densité y est projeté. Les marges prescrites pour chacun des bâtiments devront respecter les vues vers le lac en plus de préserver les arbres matures de forme fastigiée et ovoïde.
Objectifs d'aménagement	<ul style="list-style-type: none"> ■ Développer les quartiers en respect avec le caractère insulaire ■ Diversifier l'offre résidentielle ■ Diversifier la qualité architecturale ■ Préserver l'intégrité architecturale et historique des bâtiments d'intérêt ■ Mettre en valeur les paysages riverains ■ Donner une place prépondérante à la famille ■ Favoriser l'accès public aux rives ■ Assurer une desserte en espaces verts et les liens entre eux ■ Obliger la plantation et l'aménagement paysager ■ Arrimer le développement aux nouveaux enjeux environnementaux ■ Éviter de dénaturer le paysage
Fonction(s) principale(s) autorisée(s)	<ul style="list-style-type: none"> ■ Habitation ■ Publique
Implantation du bâtiment	<ul style="list-style-type: none"> ■ Isolée
Densité	<ul style="list-style-type: none"> ■ Élevée (21 et + log/ha brut) ■ De plus, les seuils minimaux de densité prescrits au chapitre 5 s'appliquent aux terrains vacants et à redévelopper qui sont assujettis.
Espace(s) public(s)	<ul style="list-style-type: none"> ■ Parc ■ Placette ■ Terrain de jeu
Forme(s) du déploiement des arbres	<ul style="list-style-type: none"> ■ Fastigiée ■ Ovoïde ■ Pyramidale ■ Étalée
Type(s) de voie(s) cyclable(s)	<ul style="list-style-type: none"> ■ Désignée ■ En bande

4.2.11 PDA – Bellevue

PARAMÈTRES	DESCRIPTIFS
Caractéristique(s) générale(s)	Cette aire de paysage se caractérise par son caractère insulaire, bordée par l'eau, mais également par la présence d'importantes contraintes telles que l'autoroute ainsi que les voies ferrées. Le cadre bâti y est très dense, s'élevant sur quatre étages, et les arbres présents ont un déploiement de forme ovale.
Objectifs d'aménagement	<ul style="list-style-type: none"> ■ Développer les quartiers en respect avec le caractère insulaire ■ Diversifier l'offre résidentielle ■ Diversifier la qualité architecturale ■ Mettre en valeur les paysages riverains ■ Donner une place prépondérante à la famille ■ Favoriser l'accès public aux rives ■ Assurer une desserte en espaces verts et les liens entre eux ■ Obliger la plantation et l'aménagement paysager ■ Arrimer le développement aux nouveaux enjeux environnementaux ■ Éviter de dénaturer le paysage
Fonction(s) principale(s) autorisée(s)	<ul style="list-style-type: none"> ■ Habitation ■ Publique
Implantation du bâtiment	<ul style="list-style-type: none"> ■ Contigüe
Densité	<ul style="list-style-type: none"> ■ Élevée (21 et + log/ha brut) ■ De plus, les seuils minimaux de densité prescrits au chapitre 5 s'appliquent aux terrains vacants et à redévelopper qui sont assujettis.
Espace(s) public(s)	<ul style="list-style-type: none"> ■ Parc ■ Placette ■ Terrain de jeu
Forme(s) du déploiement des arbres	<ul style="list-style-type: none"> ■ Ovoïde ■ Pyramidale ■ Étalée
Type(s) de voie(s) cyclable(s)	<ul style="list-style-type: none"> ■ Désignée ■ En bande

4.2.12 PDA – Noyau patrimonial

PARAMÈTRES	DESCRIPTIFS
Caractéristique(s) générale(s)	Cette aire de paysage se retrouve à un endroit spécifique au sein de la ville. Le noyau villageois se caractérise par la présence monofonctionnelle d'habitations de part et d'autre d'un tracé linéaire traditionnel typique des premiers établissements. L'implantation des bâtiments est généralement en retrait par rapport au trottoir. Les lots sont profonds et leur frontage est de petite dimension. Le profil des hauteurs suit la logique des premiers établissements de l'époque.
Objectifs d'aménagement	<ul style="list-style-type: none"> ■ Améliorer l'apparence des propriétés résidentielles ■ Préserver l'intégrité architecturale et historique des bâtiments d'intérêt ■ Mettre en valeur les paysages riverains ■ Éviter de dénaturer le paysage
Fonction(s) principale(s) autorisée(s)	<ul style="list-style-type: none"> ■ Habitation ■ Publique
Implantation du bâtiment	<ul style="list-style-type: none"> ■ Isolée
Densité	<ul style="list-style-type: none"> ■ Faible (0 à 10 log/ha brut) et ■ Moyenne (11 à 20 log/ha brut) ■ De plus, les seuils minimaux de densité prescrits au chapitre 5 s'appliquent aux terrains vacants et à redévelopper qui sont assujettis.
Espace(s) public(s)	<ul style="list-style-type: none"> ■ Parc ■ Placette ■ Terrain de jeu
Forme(s) du déploiement des arbres	<ul style="list-style-type: none"> ■ Ovoïde ■ Pyramidale ■ Étalée
Type(s) de voie(s) cyclable(s)	<ul style="list-style-type: none"> ■ Désignée ■ En bande

4.2.13 PDA – 28^e Avenue

PARAMÈTRES	DESCRIPTIFS
Caractéristique(s) générale(s)	Ce secteur correspond au site où se situe l'ancien hôtel Vieux Kitzbuhel. Il s'agit d'un secteur se trouvant en bordure du lac Saint-Louis occupé par un important couvert forestier. La grande beauté de ce site, notamment en raison de la présence de grands arbres matures, crée une ambiance « envoûtante », notamment lorsqu'on est près de l'eau. La protection du couvert forestier et les perspectives vers le lac devront être considérées dans le cadre d'un éventuel redéveloppement du site.
Objectifs d'aménagement	<ul style="list-style-type: none"> ■ Diversifier la qualité architecturale ■ Mettre en valeur les paysages riverains ■ Donner une place prépondérante à la famille ■ Favoriser l'accès public aux rives ■ Assurer une desserte en espaces verts et les liens entre eux ■ Obliger la plantation et l'aménagement paysager ■ Arrimer le développement aux nouveaux enjeux environnementaux ■ Éviter de dénaturer le paysage
Fonction(s) principale(s) autorisée(s)	<ul style="list-style-type: none"> ■ Habitation ■ Commerce ■ Publique
Implantation du bâtiment	<ul style="list-style-type: none"> ■ Isolée
Hauteur	<ul style="list-style-type: none"> ■ Moyenne (11 à 20 log/ha brut) ■ De plus, les seuils minimaux de densité prescrits au chapitre 5 s'appliquent aux terrains vacants et à redévelopper qui sont assujettis.
Espace(s) public(s)	<ul style="list-style-type: none"> ■ Parc ■ Placette ■ Terrain de jeu
Forme(s) du déploiement des arbres	<ul style="list-style-type: none"> ■ Ovoïde ■ Pyramidale ■ Étalée
Type(s) de voie(s) cyclable(s)	<ul style="list-style-type: none"> ■ Désignée ■ En bande

4.2.14 PDA – Pôle institutionnel

PARAMÈTRES	DESCRIPTIFS
Caractéristique(s) générale(s)	C'est dans ce secteur qu'on retrouve le plus important regroupement de bâtiments institutionnels de forts gabarits dont les marges avant, latérales et arrière sont profondes et accueillent des aires de stationnement communes avec quelques îlots de plantations. Durant la dernière décennie, d'importants efforts ont été mis de l'avant afin de revamper ce pôle et le rendre plus animé et, surtout, d'offrir des services de qualité à la population. Le développement de nouvelles liaisons cyclables ainsi que la création de placettes améliorent d'emblée la convivialité du pôle.
Intention(s) future(s) d'aménagement	<ul style="list-style-type: none"> ■ Diversifier la qualité architecturale ■ Préserver l'intégrité architecturale et historique des bâtiments d'intérêt ■ Diminuer la congestion routière en encourageant la mobilité active ■ Améliorer les équipements collectifs ■ Animer le domaine public ■ Donner une place prépondérante à la famille ■ Assurer une desserte en espaces verts et les liens entre eux ■ Obliger la plantation et l'aménagement paysager ■ Réduire la superficie des aires de stationnement ■ Éviter de dénaturer le paysage
Fonction(s) principale(s) autorisée(s)	<ul style="list-style-type: none"> ■ Habitation ■ Publique ■ De plus, les seuils minimaux de densité prescrits au chapitre 5 s'appliquent aux terrains vacants et à redévelopper qui sont assujettis.
Implantation du bâtiment	<ul style="list-style-type: none"> ■ Isolée
Densité	<ul style="list-style-type: none"> ■ Non applicable
Espace(s) public(s)	<ul style="list-style-type: none"> ■ Parc ■ Place / square ■ Placette
Forme(s) du déploiement des arbres	<ul style="list-style-type: none"> ■ Ovoïde ■ Étalée
Type(s) de voie(s) cyclable(s)	<ul style="list-style-type: none"> ■ En bande ■ En site propre

4.2.15 PDA – De la Gare

PARAMÈTRES	DESCRIPTIFS
Caractéristique(s) générale(s)	Cette aire de paysage se caractérise par la présence de vastes espaces de stationnement entourant la gare. La présence des voies ferrées nuit considérablement à son accessibilité et celle-ci demeure enclavée aux piétons et aux cyclistes en particulier. Un important couvert forestier entoure la gare.
Objectifs d'aménagement	<ul style="list-style-type: none"> ■ Dégager une nouvelle signature visuelle et améliorer l'attractivité ■ Limiter les nuisances ■ Créer un pôle intermodal aux abords de la gare de train de banlieue ■ Diminuer la congestion routière en encourageant la mobilité active ■ Favoriser l'accès à la gare de train ■ Optimiser les infrastructures de transport ■ Améliorer les équipements collectifs ■ Obliger la plantation et l'aménagement paysager ■ Intégrer les risques naturels et anthropiques aux outils d'urbanisme ■ Assurer une desserte en espaces verts et les liens entre eux ■ Éviter de dénaturer le paysage
Fonction(s) principale(s) autorisée(s)	<ul style="list-style-type: none"> ■ Publique ■ Industrielle *uniquement les usages existants
Implantation du bâtiment	<ul style="list-style-type: none"> ■ Isolée
Densité	<ul style="list-style-type: none"> ■ Non applicable
Espace(s) public(s)	<ul style="list-style-type: none"> ■ Place / square ■ Placette
Forme(s) du déploiement des arbres	<ul style="list-style-type: none"> ■ Ovoïde ■ Étalée
Type(s) de voie(s) cyclable(s)	<ul style="list-style-type: none"> ■ En bande ■ En site propre

4.2.16 PDA – Secteur Centre

PARAMÈTRES	DESCRIPTIFS
Caractéristique(s) générale(s)	Ce secteur constitue la zone au plus fort caractère « urbain » de la ville. C'est dans ce secteur que se localise la plus grande mixité de fonctions, soit commerciale, de services, bureaux et d'habitation. La localisation de petits commerces de proximité, aux abords des deux boulevards fondateurs, est d'ailleurs spécifique à cette aire. Toutefois, le secteur centre est en perte de vitesse en raison, notamment, du manque d'intérêt des investisseurs et de la proximité du pôle régional Don-Quichotte. L'aménagement du domaine public, peu invitant, a une incidence notable sur le niveau d'achalandage du secteur. La mise en force d'un programme particulier d'urbanisme vise à recréer un certain dynamisme tout en diversifiant l'activité commerciale.
Objectif d'aménagement	<ul style="list-style-type: none"> ■ Dégager une nouvelle signature visuelle et améliorer l'attractivité ■ Améliorer l'apparence des propriétés résidentielles ■ Favoriser la mixité des usages compatibles ■ Diversifier la qualité architecturale ■ Préserver l'intégrité architecturale et historique des bâtiments d'intérêt ■ Diminuer la congestion routière en encourageant la mobilité active ■ Optimiser les infrastructures de transport ■ Améliorer les équipements collectifs ■ Animer le domaine public ■ Arrimer le développement aux nouveaux enjeux environnementaux ■ Éviter de dénaturer le paysage
Fonction(s) principale(s) autorisée(s)	<ul style="list-style-type: none"> ■ Habitation ■ Commerce ■ Publique
Implantation du bâtiment	<ul style="list-style-type: none"> ■ Isolée ■ Jumelée ■ Contigüe
Densité	<ul style="list-style-type: none"> ■ Élevée (21 et + log/ha brut) ■ De plus, les seuils minimaux de densité prescrits au chapitre 5 s'appliquent aux terrains vacants et à redévelopper qui sont assujettis.
Espace(s) public(s)	<ul style="list-style-type: none"> ■ Place / square ■ Placette
Forme(s) du déploiement des arbres	<ul style="list-style-type: none"> ■ Ovoïde ■ Pyramidale ■ Étalée
Type(s) de voie(s) cyclable(s)	<ul style="list-style-type: none"> ■ En bande ■ En site propre

4.2.17 PDA – Don-Quichotte

PARAMÈTRES	DESCRIPTIFS
Caractéristique(s) générale(s)	L'aire de paysage Don-Quichotte correspond au plus important regroupement de bâtiments commerciaux de fort gabarit. Elle se caractérise par une série de bâtiments à vocation commerciale avec une architecture d'inspiration « contemporaine ». On y trouve des commerces de détail, des banques et des restaurants. On note un changement de vocation là où les commerces de proximité s'inscrivent. L'implantation des bâtiments est variée, souvent en fond de lot, créant un vide important entre les bâtiments et la voie publique. Ce vide est occupé par de vastes aires de stationnement asphaltées. Peu d'aménagements paysagers y sont présents à l'exception des bordures plantées de part et d'autre du boulevard Don-Quichotte ainsi que l'îlot central. La largeur des trottoirs de même que l'absence de piste cyclable n'incitent pas les piétons et les cyclistes à s'y rendre. De plus, la traverse des voies s'avère difficile. L'implantation de nouveaux bâtiments commerciaux et résidentiels devra se faire plus près du boulevard ainsi qu'un réaménagement structurant du domaine public.
Objectifs d'aménagement	<ul style="list-style-type: none"> ■ Dégager une nouvelle signature visuelle et améliorer l'attractivité ■ Stimuler l'économie en améliorant la compétitivité du territoire ■ Diversifier l'activité commerciale ■ Réduire la superficie des aires de stationnement ■ Obliger la plantation et l'aménagement paysager ■ Éviter de dénaturer le paysage
Fonction(s) principale(s) autorisée(s)	<ul style="list-style-type: none"> ■ Habitation ■ Commerce ■ Publique
Implantation du bâtiment	<ul style="list-style-type: none"> ■ Isolée ■ Jumelée ■ Contigüe
Densité	<ul style="list-style-type: none"> ■ Élevée (21 et + log/ha brut) ■ De plus, les seuils minimaux de densité prescrits au chapitre 5 s'appliquent aux terrains vacants et à redévelopper qui sont assujettis.
Espace(s) public(s)	<ul style="list-style-type: none"> ■ Place / square ■ Placette
Forme(s) du déploiement des arbres	<ul style="list-style-type: none"> ■ Fastigiée ■ Pyramidale ■ Étalée
Type(s) de voie(s) cyclable(s)	<ul style="list-style-type: none"> ■ En bande ■ En site propre

4.2.18 PDA – Lucien-Manning

PARAMÈTRES	DESCRIPTIFS
Caractéristique(s) générale(s)	Ce secteur se démarque par le conflit de fonctions actuellement autorisées. Des commerces lourds où l'entreposage extérieur est autorisé se localisent à proximité de fonctions plus sensibles (quartiers résidentiels avec certains services tels qu'une garderie et une école). Les bâtiments commerciaux sont de gabarits variables de même que leur implantation au sol. Les cours avant sont majoritairement occupées par des aires de stationnement, nuisant à l'aspect général du secteur. Le manque d'aménagement du domaine public et l'entreposage extérieur a aussi un impact sur l'esthétique des lieux.
Objectifs d'aménagement	<ul style="list-style-type: none"> ■ Intégrer les risques naturels et anthropiques aux outils d'urbanisme ■ Arrimer le développement aux nouveaux enjeux environnementaux ■ Obliger la plantation et l'aménagement paysager ■ Réduire la superficie des aires de stationnement ■ Favoriser la mixité des usages compatibles ■ Éviter de dénaturer le paysage
Fonction(s) principale(s) autorisée(s)	<ul style="list-style-type: none"> ■ Commerce
Implantation du bâtiment	<ul style="list-style-type: none"> ■ Isolée
Densité	<ul style="list-style-type: none"> ■ Moyenne (11 à 20 log/ha brut) ■ De plus, les seuils minimaux de densité prescrits au chapitre 5 s'appliquent aux terrains vacants et à redévelopper qui sont assujettis.
Espace(s) public(s)	<ul style="list-style-type: none"> ■ Place / square ■ Placette
Forme(s) du déploiement des arbres	<ul style="list-style-type: none"> ■ Fastigiée ■ Pyramidale ■ Étalée
Type(s) de voie(s) cyclable(s)	<ul style="list-style-type: none"> ■ Désignée ■ En bande ■ En site propre

5. STRATÉGIE DE CROISSANCE

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

C'est ainsi que le plan d'urbanisme intègre une stratégie de croissance sur un horizon de 20 ans (2015 à 2035). Sachant que le développement du territoire disponible à l'intérieur du périmètre urbain était occupé à 74 % en 2007⁴, il reste donc peu de terrains disponibles pour y accueillir de nouveaux développements résidentiels en 2015, soit environ 9 secteurs totalisant 39,2 hectares.

Cette stratégie de croissance permet également la détermination de la planification adéquate de l'aire TOD tel qu'exigé dans le schéma d'aménagement révisé.

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

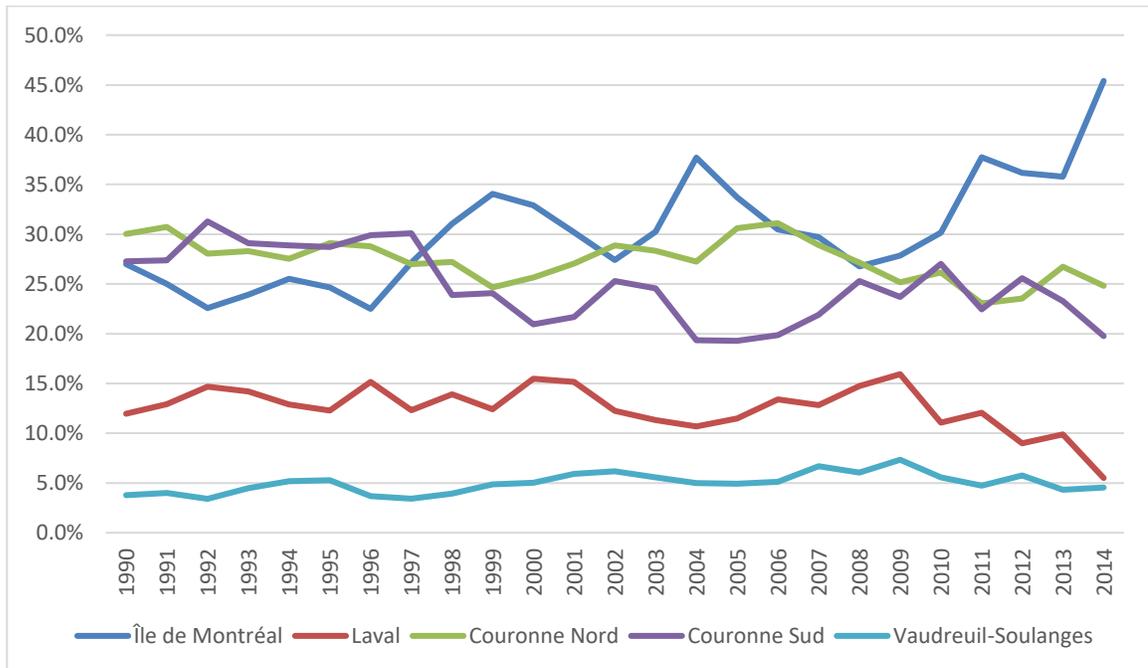
5.1 LA TENDANCE MÉTROPOLITAINE ET RÉGIONALE

À l'échelle de la région métropolitaine de recensement (RMR) de Montréal, la part de marché de la MRC de Vaudreuil-Soulanges était d'environ 4,5 % en 2014 par rapport à l'île de Montréal (45,4 %), les couronnes Nord (24,8 %) et Sud (19,8 %) ainsi que Laval (5,5 %), l'île de Montréal constituant toujours la plus importante part du marché résidentiel. Entre 1990 à 2014, les plus grands écarts enregistrés de la part de marché résidentiel au sein de la RMR de Vaudreuil-Soulanges ont été 1992 avec 3,4 % et l'année 2009 avec 7,3 %.

Pour sa part, le Tableau 9 présente la part des mises en chantiers au sein de la RMR de Montréal entre 1990 et 2014. À noter que le nombre de mise en chantier ne correspond pas nécessairement au nombre de permis émis pour la municipalité. Effectivement, comme le mentionne la Société canadienne d'hypothèque et de logement (SCHL), un logement est mis en chantier au moment où commence la construction de l'immeuble. Il s'agit en général du stade auquel la semelle de béton est entièrement coulée, ou de tout stade équivalent pour les bâtiments sans sous-sol. Cela ne correspond pas nécessairement au permis de construction émis par la ville, puisqu'un permis peut être émis plusieurs mois à l'avance sans nécessairement construire.

⁴ Plan d'urbanisme de L'Île-Perrot en vigueur #579

Tableau 9. Part des mises en chantier de la RMR de Montréal entre 1990 et 2014



Source : Traitement des données réalisé par Groupe BC2 (2015) et issues de la Société canadienne d'hypothèque et de logement (SCHL)

À l'échelle de la MRC de Vaudreuil-Soulanges, sur une période d'environ 25 ans, le marché de l'habitation a connu certaines variations importantes. Au total, c'est environ 22 546 mises en chantier qui ont été enregistrées entre 1990 et 2014. De ce nombre, la période la plus faste se situe entre 2002 et 2012 où environ 6 530 mises en chantier ont eu lieu. L'année ayant enregistré le nombre le plus important de mises en chantier est 2007 avec 1 551. À l'inverse, 1996 est l'année ayant enregistré le nombre le plus bas de mises en chantier avec environ 278.

5.2 LE MARCHÉ RÉSIDENTIEL EN 2015 À L'ÎLE-PERROT

Sur 4 560 ménages privés comptabilisés dans l'*Enquête Nationale auprès des ménages de 2011*, le nombre de ménages privés propriétaires était de 3 195, représentant environ 70 % des ménages totaux. Pour leur part, le nombre de ménages privés locataires était de 1 365, soit 30 % du nombre de ménages totaux habitant la ville de L'Île-Perrot.

Concernant le nombre de mises en chantier, le Tableau 9 indique qu'environ 689 mises en chantier, comprenant des habitations unifamiliales, jumelées, en rangée et des appartements, ont été réalisées sur une période d'environ 15 ans (entre 2001 et 2015). L'année charnière ayant enregistré le nombre le plus important de mises en chantier est 2003, où 126 mises en chantier ont été comptabilisées. Il s'agissait d'habitations unifamiliales (54 %), d'appartements (41 %) et de jumelés (2 %).

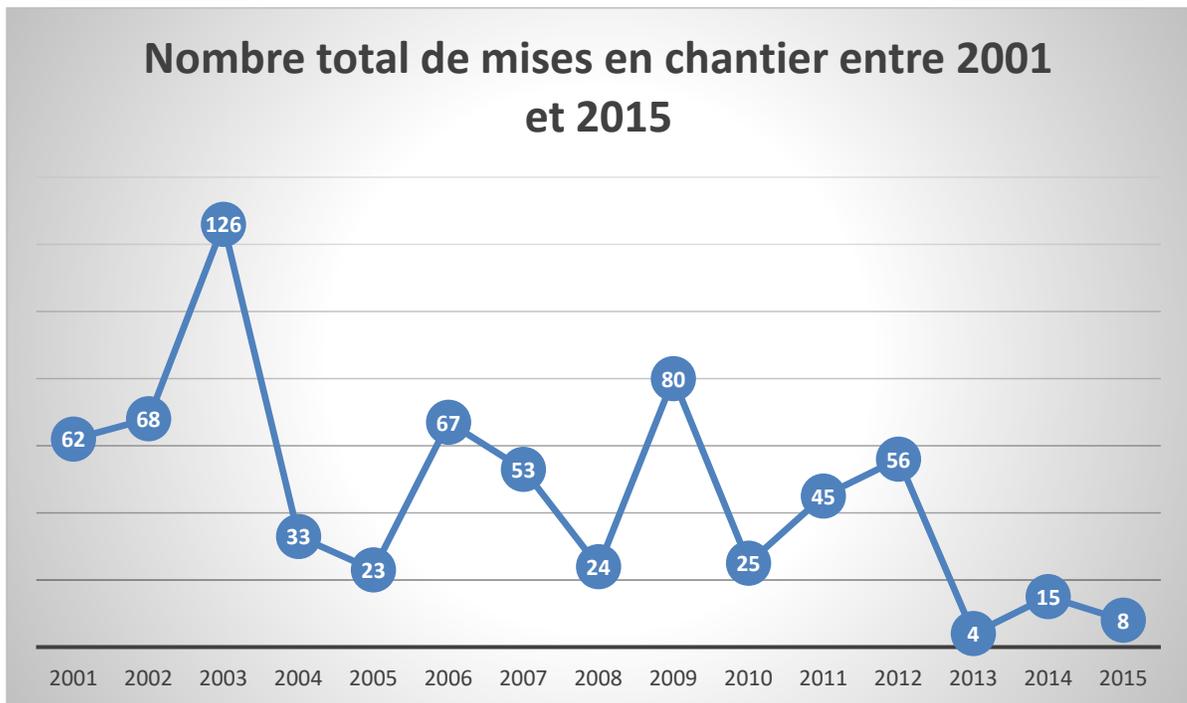
On remarque également que la tendance générale est à la diminution de la construction, et ce, depuis 2004 où observe un certain ralentissement. Le Tableau 10 illustre clairement les fluctuations du marché immobilier qu'a connu la ville de L'Île-Perrot au cours de la dernière décennie. C'est notamment en 2013 que le nombre de mises en chantier a été au plus bas avec seulement quatre. Ce ralentissement plutôt généralisé perdure depuis environ trois ans, où seulement 27 mises en chantier ont été réalisées jusqu'à aujourd'hui.

Tableau 10. Nombre de mises en chantier total entre 2001 et 2015 à la Ville de L'Île-Perrot

TYPLOGIE	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Unifamiliale	51	62	67	31	16	17	53	2	32	17	15	3	2	2	4
Jumelée	2	6	8	2	0	2	0	0	28	6	6	0	0	2	4
En rangée	6	0	0	0	3	0	0	0	4	0	0	16	0	0	0
Appartement	3	0	51	0	4	48	0	22	16	2	24	37	2	11	0
Sous-total	62	68	126	33	23	67	53	24	80	25	45	56	4	15	8
Total	689														

Source : Traitement des données réalisé par Groupe BC2 (2015)

Figure 10. Nombre de mises en chantier total entre 2001 et 2015 à la Ville de L'Île-Perrot



5.3 LE POTENTIEL D'ACCUEIL DES NOUVEAUX MÉNAGES D'ICI 2035

Rappelons d'emblée que l'Institut de la statistique du Québec a estimé qu'entre 2011 et 2031, la ville de L'Île-Perrot accueillera 347 nouveaux ménages.

La stratégie de croissance vise à optimiser les espaces vacants et à redévelopper où s'établira la grande majorité de ces ménages. Le potentiel d'accueil se base donc sur cette superficie disponible au développement et sur la densité qui sera assignée à chacun des terrains constructibles.

Un inventaire des terrains vacants et à redévelopper dans les secteurs desservis a d'abord été réalisé. Les contraintes naturelles et anthropiques suivantes empêchant la construction ou le développement optimal de l'espace ont ensuite été retranchées afin d'obtenir la superficie réellement constructible à des fins résidentielles :

- Les contraintes naturelles et anthropiques, ainsi que certains milieux naturels d'intérêt, incluant les zones inondables et les milieux humides ayant une valeur écologique de « moyen » (3) à « très élevée » (5) selon l'indice de qualité des habitats (IQH) indiqué au *Plan de gestion et de conservation des milieux naturels*, essentiellement situés à l'ouest de la voie ferrée. Précisons que les autres milieux humides ayant un IQH « Faible » et « Très faibles » pourraient tout de même être compensés, conservés ou mis en valeur dans le cadre d'un projet de développement à venir;
- Les secteurs non desservis par les infrastructures d'égout et d'aqueduc, dont les terrains ne sont pas destinés à l'optimisation de l'espace;
- Les secteurs dont la superficie est inférieure à 0,5 ha;
- Les terrains d'utilité publique ne faisant pas partie intégrante des terrains à développer.

De plus, plusieurs de ces terrains étant voués à du développement à caractère multifonctionnel, un facteur de réduction correspondant à la portion résidentielle a été appliqué pour estimer la superficie à développer.

Au niveau de la densité, la Ville de L'Île-Perrot a ciblé des secteurs de plus forte densité et des secteurs de plus faible densité, conformément aux seuils minimaux prescrits au SAR de la MRC de Vaudreuil-Soulanges qui vise une « moyenne » applicable à l'ensemble de chacune des aires de densification (une à l'intérieur et une à l'extérieur de l'aire TOD). De plus, dans les secteurs hors TOD, les seuils minimaux de densité prescrits sont variables par tranche de cinq ans (Tableau 11), en fonction des développements qui seront réalisés.

Tableau 11. Les seuils minimaux de densité dans les secteurs hors TOD

PÉRIODE	SEUIL MINIMAL DE DENSITÉ (log/ha)
2011 - 2016	20
2017 - 2021	22
2022 - 2026	24
2027 - 2031	26

Il s'agit également de faire des choix de développement qui reflètent les axes de développement ainsi que les orientations de planification fixés, de même que la volonté citoyenne exprimée pendant la mise en ligne du sondage. Ces cinq axes et les orientations subséquentes ont ainsi permis de développer un scénario de développement résidentiel optimal au niveau urbanistique et économique.

Présentée au Tableau 12, l'estimation de l'offre résidentielle d'ici 2031 est basée sur un seuil minimal de densité brute (exprimé en nombre de logements par hectare) qui comprend à la fois l'espace dédié à l'habitation ainsi qu'aux usages publics (infrastructures et services à la population) à l'intérieur des terrains visés. Le seuil de densité hors TOD choisi pour cet exercice correspond au seuil médian de densité d'ici 2031 (23 log/ha), mais celui-ci sera réévalué par projet en fonction, notamment, de ce qui aura été développé au moment d'émettre les autorisations. C'est ainsi qu'il est possible d'évaluer qu'approximativement 39,2 hectares sont disponibles au développement résidentiel dans l'ensemble du territoire, et pourront accueillir à terme environ 1 092 nouveaux ménages. Par conséquent, l'offre est amplement suffisante pour combler la demande prévue d'ici 2031.

Tableau 12. Estimation de l'offre résidentielle locale

A) Les espaces vacants

SECTEUR	SUPERFICIE VACANTE (ha)	PORTION RÉSIDENTIELLE (%)	SUPERFICIE RÉSIDENTIELLE CONSTRUCTIBLE (ha)	DENSITÉ BRUTE VISÉE (log/ha)	NOMBRE DE LOGEMENTS
AIRE TOD					
1	0,7	50%	0,35	40 (en moyenne)	
2	8,0	100%	8,0		
Total Aires TOD	8,7	-	8,35	40	334
HORS TOD					
3	1,1	100%	1,1	23 (en moyenne)	
4	21,5	100%	21,5		
5	1,3	100%	1,3		
Total Hors TOD	23,9	-	23,9	23	550
TOTAL	32,6	-	32,25	-	884

B) Les espaces à redévelopper

SECTEUR	SUPERFICIE À REDÉVELOPPER (ha)	PORTION RÉSIDENTIELLE (%)	SUPERFICIE RÉSIDENTIELLE CONSTRUCTIBLE (ha)	DENSITÉ BRUTE VISÉE (log/ha)	NOMBRE DE LOGEMENTS
AIRE TOD					
6	2,8	80%	2,2	40 (en moyenne)	
7	1,5	80%	1,2		
8	1,4	80%	1,1		
9	0,9	80%	0,7		
Total Aires TOD	6,6	-	5,2	40	208
TOTAL	6,6	-	5,2	-	208

De plus, on peut constater qu'il existe un certain potentiel de protection des milieux naturels à l'intérieur des superficies à développer, particulièrement dans les terrains actuellement vacants (secteurs 1 à 5). Tandis que le couvert forestier qui ne bénéficie pas de mesure de protection spécifique constitue 18,8 des 39,2 ha disponibles, les milieux humides identifiés au plan de conservation comptent pour 2,8 ha. Ces milieux humides constituent 0,5 % du territoire de la ville (0) et ont tous une valeur écologique « faible » ou « très faible ».

Rappelons que l'ensemble des milieux naturels d'intérêt existant qui bénéficient de mesures de protection (les milieux humides, le couvert forestier de la Réserve Molson, l'archipel des îles) totalisent pour l'instant 16,5 % du territoire. Par conséquent, bien que l'atteinte de l'objectif visant à protéger 17 % du milieu terrestre de L'Île-Perrot puisse notamment passer par la protection ou la mise en valeur des milieux humides à l'intérieur des terrains à développer, tous les scénarios de croissance préconisés doivent nécessairement passer aussi par la conservation d'une portion forestière du territoire de la ville ne bénéficiant actuellement pas de mesure de protection.

Pour ce faire, sur les terrains à développer, plusieurs types d'aménagements peuvent être réalisés afin de rendre les milieux humides plus accessibles, fonctionnels et attrayants pour le public tout en conservant l'aspect naturel des lieux. Dans les milieux boisés où le développement urbain n'est pas possible, des plantations d'arbres « au diamètre exceptionnel, et des critères esthétiques de même que toute autre particularité faisant appel aux critères de richesse, d'unicité ou de rareté »⁵ pourraient être sélectionnés à des fins de conservation dans des secteurs actuellement non protégés, notamment à l'aide de l'inventaire du *Plan de conservation des milieux naturels*. L'instauration d'un contrôle d'abattage d'arbres ou d'autres mécanismes, tels que des servitudes de conservation, pourraient officialiser leur protection.

Tableau 13. Les milieux naturels dans les espaces vacants ou à redévelopper

SECTEUR	SUPERFICIE VACANTE OU À REDÉVELOPPER (ha)	MILIEUX HUMIDES (ha)	COUVERT FORESTIER (NON PROTÉGÉ) (ha)
1	0,7	0	0
2	8,0	0,6	4,1
3	1,1	0	1,0
4	21,5	2,2	13,1
5	1,3	0	0,6
6	2,8	0	0
7	1,5	0	0
8	1,4	0	0
9	0,9	0	0
TOTAL (ha)	39,2	2,8	18,8
PORTION VILLE (%)	7,2	0,5	3,4

⁵ AECOM. 2014. Plan de gestion et de conservation des milieux naturels de la ville de L'Île-Perrot. Présenté à la Ville de L'Île-Perrot. 40 p. et annexes.

SECTEUR DE LA VITRINE AUTOROUTIÈRE, 1^{RE} ET 2^E AVENUE

Il s'agit des terrains situés à l'angle du Grand Boulevard et de l'autoroute 20 ainsi que le boulevard Perrot et l'autoroute. Ces terrains offrent l'opportunité de créer un pôle multifonctionnel.

La consolidation du tissu urbain est de mise en raison de l'omniprésence de vastes espaces de stationnements et d'entreposage extérieur. Cette consolidation constitue le plus important défi à relever dans le cadre de la planification d'ensemble. L'arrimage de la trame bâtie proposée avec les bâtiments existants et notamment le pôle institutionnel le long du boulevard Perrot représente aussi un défi de taille.

Les terrains localisés aux abords de l'autoroute 20 sont destinés à accueillir des commerces et services variés au rez-de-chaussée, bénéficiant de la vitrine autoroutière ainsi que de diverses typologies d'habitations. Les commerces et services bénéficieront du réaménagement de l'autoroute prévu par le MTQ et notamment de la visibilité aux abords de cet axe de transport structurant (passage de plusieurs milliers de véhicules quotidiennement), tout en prévoyant des aménagements qui réduiront les contraintes engendrées par le bruit routier.

Le succès de la cohabitation des activités passe par la mise en place de mesures de mitigation, notamment l'implantation de fonctions complémentaires, de l'inversement des cours et marges avant donnant sur la 1^{re} Avenue et non directement sur l'autoroute, de l'aménagement paysager de qualité des cours arrière donnant sur l'autoroute et des constructions performantes au niveau sonore.

Par ailleurs, des terrains d'une dimension inférieure à 0,5 hectare de part et d'autre du boulevard Perrot Nord sont destinés à accueillir des développements résidentiels de faible densité.

SECTEUR PERROT ET GRAND BOULEVARD

Les terrains situés dans ce secteur se localisent à l'angle des boulevards Perrot et Grand Boulevard. Il s'agit des terrains occupés actuellement par des stations-services et certains commerces de proximité ainsi que des restaurants. Une mixité des fonctions commerciales de proximités et résidentielles est privilégiée afin de créer une nouvelle centralité et de soutenir la vision d'aménagement soulevée dans le programme particulier d'urbanisme (PPU) dont fait l'objet ce terrain.

SECTEUR DON-QUICHOTTE

Certains terrains ont été identifiés en raison des aires de stationnement donnant sur le boulevard Don-Quichotte. L'optimisation de l'occupation de ces espaces est de mise par l'implantation de nouveaux bâtiments mixtes résidentiels et commerciaux. La présence d'une station-service à l'angle du boulevard Don-Quichotte et du Grand Boulevard constitue aussi une opportunité de redéveloppement pour la ville telle que le laisse présager la tendance américaine et dans l'Ouest canadien.

SECTEUR DU BOISÉ

Le secteur du Boisé est actuellement occupé par un espace forestier. La stratégie de croissance planifie l'implantation d'habitations en raison de la localisation du terrain à même l'aire TOD. L'implantation des bâtiments sera réfléchi afin de proposer une gradation dans la volumétrie et le nombre d'étages des bâtiments afin de s'arrimer avec la trame urbaine existante.

SECTEUR DES ROSIERS

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

SECTEUR DE LA 28^E AVENUE

Secteur de près d'un hectare, la 28^e Avenue est destinée à un usage public et/ou commercial, mais tout en permettant un accès facile aux berges du lac Saint-Louis.

SECTEUR DE LA 34^E AVENUE

Secteur d'environ 1,3 hectare, il a aussi été ciblé dans la stratégie de croissance. Ce secteur est voué à accueillir des habitations. Bien que relativement circonscrit, ce terrain est privilégié par sa promiscuité avec l'eau offrant ainsi des points de vue d'intérêt. Ce secteur est destiné à être développé en quartier dont la planification vise à intégrer de nouveaux principes durables. Ceux-ci seront à considérer lors de la réflexion qui portera sur l'aménagement d'ensemble du site.

En dernier lieu, la stratégie de croissance proposée permettra ultimement d'occuper les espaces à l'intérieur du périmètre urbain dont les bâtiments n'ont pas fait l'objet d'un entretien régulier. Toutefois, la Ville de L'Île-Perrot devra, au cours des 20 prochaines années, entamer un exercice de réflexion portant sur la planification afin de cibler les terrains à l'extérieur du périmètre ou en modifier les limites.

Carte 10. Stratégie de croissance

STRATÉGIE DE CROISSANCE



- Aire TOD – Espace vacant (50% résidentiel)
- Aire TOD – Espace vacant (100% résidentiel)
- Aire TOD – Espace à redévelopper (80% résidentiel)
- Hors TOD – Espace vacant (100% résidentiel)
- Espace commercial à redévelopper
- Aire TOD
- Corridor commercial régional
- Réseau routier projeté

Milieus humides (valeur écologique)

- Très élevée
- Élevée
- Moyenne
- Faible
- Très faible

- Marina
- Gare existante
- Gare projetée
- Limite municipale



Sources : Ville de L'Île-Perrot, 2015 / MRC de Vaudreuil-Soulanges, 2015



5.4 PLANIFICATION DÉTAILLÉE DE L'AIRE TOD

Tel qu'exigé par le règlement #167-15-1 modifiant le SAR de la MRC de Vaudreuil-Soulanges, les municipalités dont une infrastructure de transport est présente sur leur territoire doivent planifier de manière détaillée ces espaces afin de créer des milieux de vie animés et conviviaux, optimiser le potentiel de développement et de redéveloppement, densifier l'aire de planification en respectant le contexte d'insertion.

Par ailleurs, la planification détaillée de ces espaces est essentielle pour augmenter l'accessibilité au réseau de transport en commun, favoriser l'utilisation des transports actifs et en commun, intégrer une mixité des usages et des activités, concevoir des aménagements publics de qualité, sécuritaires, accessibles, favorisant la socialisation et en dernier lieu, planifier les interventions en intégrant des pratiques de développement durable.

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

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

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

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

Les objectifs pour y parvenir sont :

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

Confirmer le rôle de voie de ceinture historique du boulevard Perrot

Les objectifs pour y parvenir sont :

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

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

Les objectifs pour y parvenir sont :

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

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

Les objectifs pour y parvenir sont :

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

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

Les objectifs pour y parvenir sont :

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

6. PLAN D'ACTION

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

INTERVENANT(S) IMPLIQUÉ(S)

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

ÉCHÉANCIER

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

ÉCHÉANCIER	DURÉE
Court	0 à 5 ans
Moyen	5 à 10 ans
Long	10 à 15 ans

COÛT ESTIMÉ

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

COÛT	FOURCHETTE DE PRIX
Faible	0\$ à 10 000 \$
Moyen	10 000\$ à 100 000 \$
Élevé	100 000 \$ et +

MOYENS DE MISE EN ŒUVRE	INTERVENANT(S) IMPLIQUÉS	ÉCHÉANCIER	COÛT ESTIMÉ
Élaborer un plan directeur d'architecture de paysage pour les entrées de ville afin de prévoir des interventions appropriées (concept d'encrochement, plantation et gestion des eaux pluviales)	Ville	Court	Faible
Développer un plan directeur de signalétique municipale pour doter la Ville d'une nouvelle image (affichage directionnel, toponymique, etc.)	Ville	Court	Faible à moyen
Décréter un secteur spécifique « d'entrée de ville » principale à même le PPU du secteur Centre et se doter de moyens de mise en valeur suivants des principes durables	Ville	Court	Faible
Concevoir et mettre en œuvre une opération de mise en valeur en collaboration avec le ministère des Transports du Québec	Ville et ministère	Moyen	Faible
Modifier le règlement de zonage afin d'opter pour des marges permettant les percées visuelles sur les plans d'eau	Ville	Court	Faible
Créer des outils de communication pour faciliter la compréhension des règlements par les citoyens	Ville	Court et moyen	Faible
Assujettir l'ensemble des secteurs de développement au règlement de PIIA	Ville	Moyen	Faible à moyen
Encourager la mixité des fonctions afin de créer des milieux de vie dynamiques	Ville	Court	Faible
Prévoir des mesures d'atténuation du bruit par un écran sonore, un talus avec plantation, un design urbain ou des composantes architecturales du bâtiment susceptibles de réduire les nuisances sonores	Ville	Moyen	Faible
Favoriser la construction d'habitations variées et accessibles selon les tendances du marché	Ville et promoteur	Moyen et long	Faible
Permettre la densification de secteurs identifiés en adaptant les dispositions du règlement de zonage	Ville	Court	Faible
Se doter d'un règlement sur les usages conditionnels (avec liste d'usages autorisés) afin d'améliorer la cohabitation d'usage et de limiter l'implantation d'usages contraignants	Ville	Moyen à long	Faible à moyen
Ajouter une disposition au règlement de zonage visant à améliorer l'interface (ajout d'une zone tampon) entre les usages contraignants et les usages résidentiels, en plus de régir l'insalubrité	Ville	Court	Élevé
Encourager les concours d'idées lors de projet de développement de même que l'autopromotion immobilière	Ville et promoteur	Moyen	Faible à moyen
Adopter des normes aux règlements de lotissement et de zonage reflétant le cadre bâti identitaire à même le noyau patrimonial (dimension des lots, marges avant, pente de toit, etc.)	Ville	Long	Faible à moyen
Modifier le règlement de PIIA afin d'établir des niveaux portant sur la valeur patrimoniale d'un bâtiment et les critères en conséquence	Ville	Court à moyen	Faible
Favoriser la connaissance de ce noyau et son histoire par une signalisation ou un système d'identification	Ville et MRC	Moyen	Moyen
Identifier et définir les paysages perrotois	Ville	Court à moyen	Élevé
Adapter les dispositions réglementaires pour protéger les percées visuelles d'intérêt	Ville	Court	Faible
Modifier le règlement sur les PIIA afin de définir des nouveaux secteurs d'application du règlement qui mettent en valeur les paysages perrotois	Ville	Court	Moyen
Assurer qu'un éventuel réaménagement de l'autoroute 20 (MTQ) soit planifié de concert avec le projet de la gare et intégré aux outils de planification de la ville	Ville et ministère	Court à moyen	Élevé
Participer à une révision éventuelle des trajets du CIT de la Presqu'Île dans le but d'optimiser la desserte en transport en commun par autobus dans les quartiers résidentiels et pour les travailleurs du boulevard Don-Quichotte	Ville et CIT	Court	Moyen à élevé
Améliorer la sécurité des traverses piétonnes par un marquage au sol adéquat aux intersections du secteur Centre et à proximité des trois écoles	Ville	Court	Élevé
Veiller à assurer un éclairage approprié des grands parcs extérieurs tels que Michel-Martin et René-Trottier	Ville	Court	Élevé
Faciliter l'accès aux pôles générateurs de déplacement par des moyens alternatifs	Ville	Court	Élevé
Créer un réseau « piétonnier et cyclable » entre les différents quartiers pour favoriser les liaisons autres que par l'automobile	Ville	Moyen	Élevé
Optimiser le réseau de pistes cyclables et de trottoirs par des investissements liés au programme d'immobilisation de la ville	Ville	Court	Élevé
Assurer une gestion planifiée du financement en fonction des besoins pour le transport	Ville	Moyen à long	Élevé
Prévoir des dispositions aux règlements de zonage et de lotissement qui permettront la planification cohérente d'infrastructures (ex. piste cyclable, supports à vélo) favorisant la intermodalité entre la gare projetée et les pôles structurants.	Ville, AMT	Moyen à long	Élevé
Modifier la réglementation pour favoriser l'arrivée de nouvelles entreprises afin de diversifier les domaines d'emplois en plus de favoriser le développement de nouveaux créneaux	Ville	Moyen	Moyen à élevé
Réaliser une étude de marché	Ville et autres parties prenantes	Moyen	Moyen
Poursuivre et adapter le plan de communication stratégique pour favoriser l'implantation de commerce en lien avec le PPU	Ville et autres parties prenantes	Moyen	Moyen
Développer le tourisme, les activités récréatives et culturelles via un « plan de développement communautaire, économique, social et culturel »	Ville	Moyen	Élevé
Consolider le pôle commercial Don-Quichotte en s'assurant que l'aménagement est favorable à l'implantation de commerces tel qu'exigé dans le PPU	Ville	Court à moyen	Élevé
Limiter les usages en lien avec les concessionnaires automobiles à un tronçon du boulevard Don-Quichotte à l'ouest du Grand Boulevard	Ville	Court	Faible
Fournir une aide financière aux commerçants des secteurs assujettis	Ville	Court	Élevé
Améliorer le marketing afin d'attirer de nouveaux commerçants	Ville et autres parties prenantes	Moyen à long	Élevé
Élaborer un « plan directeur des grands équipements publics »	Ville	Moyen à long	Élevé
Favoriser l'implantation d'équipement collectif pouvant accueillir des événements de plus fort rayonnement et pouvant soutenir l'animation de l'espace public à l'intérieur des limites de l'aire TOD	Ville	Court	Élevé

MOYENS DE MISE EN ŒUVRE	INTERVENANT(S) IMPLIQUÉS	ÉCHÉANCIER	COÛT ESTIMÉ
Créer une signalisation distinctive en lien avec la stratégie de communication du programme particulier d'urbanisme	Ville	Court	Moyen à élevé
Installer du mobilier urbain distinctif	Ville	Moyen	Faible
Aménager des espaces / emprises publiques pour favoriser l'animation	Ville	Moyen	Élevé
Conserver et développer les activités de rayonnement régional tel que VIP en Blues	Ville et autres parties prenantes	Court	Élevé
Favoriser l'accès à la documentation aux propriétaires souhaitant faire des rénovations ou aux nouveaux investisseurs	Ville	Court	Faible
Poursuivre les objectifs et moyens d'action proposés dans la politique familiale et développer une méthode de « monitoring » afin d'évaluer leur progression	Ville	Moyen	moyen
Renforcer le potentiel des parcs municipaux existants	Ville	Court	Élevé
Créer un nouveau parc public aux abords du lac Saint-Louis	Ville	Court	Élevé
Saisir les opportunités d'acquisition d'une portion de l'île Bellevue à l'ouest du pont Galipeau	Ville	Court à moyen	Élevé
Veiller à ce que les parcs disposent d'équipement adéquat	Ville	Moyen à long	Élevé
Relier les espaces publics via un réseau piétonnier et cyclable	Ville	Court	Élevé
Modifier le ratio minimal de case de stationnement et/ou l'aménagement afin d'y aménager des îlots de verdure lors de nouveaux projets	Ville	Court	Faible à moyen
Modifier le règlement de zonage afin d'exiger, lors de nouveaux projets résidentiels / commerciaux / mixte / institutionnel, l'aménagement paysager de la cour avant (îlot de plantation)	Ville	Court	Faible
Planter un centre d'interprétation de la nature afin de sensibiliser la population à la faune et la flore à protéger	Ville	Moyen à long	Élevé
Interdire toute nouvelle construction dans les milieux humides dont la valeur écologique est élevée selon le plan de conservation réalisé	Ville et promoteur	Court	Faible
Intégrer de nouveaux objectifs liés à l'environnement dans les nouveaux projets de développement résidentiel, commercial et publics tels que l'efficacité énergétique des bâtiments et la gestion efficace des eaux pluviales	Ville	Court	Moyen
Intégrer des dispositions règlementaires visant la protection de l'environnement dans le PIIA et le zonage	Ville	Court	Faible
Promouvoir l'utilisation de bassins de rétention dans tous nouveaux projets de développement commercial d'envergure pour limiter les impacts négatifs sur la nappe phréatique	Ville et promoteur	Moyen	Faible
Intégrer au règlement de zonage des dispositions visant la conservation de la végétation existante	Ville	Court	Faible
Aménager des liens boisés dans les milieux naturels	Ville	Court	Faible
Prohiber les usages contraignants à proximité des milieux de vie dans le règlement de zonage	Ville	Court	Faible
Exiger au zonage une marge de recul minimale de l'emprise de la voie ferroviaire principale	Ville	Court	Faible
Prévoir des dispositions au zonage qui permettront de régir l'aménagement paysager aux abords des tours de télécommunication	Ville	Court	Faible

7. BIBLIOGRAPHIE

- Archives nationales du Québec, 2015;
- Enquête Nationale auprès des ménages de 2011;
- Enquête sur le stationnement, Fondation Rues Principales, 2014;
- Guide d'aménagement – L'Île-Perrot, Revitalisation secteur Centre, Fondation rues principales, 2014;
- Institut de la statistique du Québec, 2015;
- Inventaire des Places d'affaires, Ville de L'Île-Perrot;
- Inventaire du nombre d'accidentés réalisé par Centre intégré de santé et de services sociaux de la Montérégie-Centre;
- Inventaire des bâtiments patrimoniaux de la MRC de Vaudreuil-Soulanges en partenariat avec le musée régional de Vaudreuil-Soulanges et la Chaire de recherche du Canada en patrimoine urbain;
- Plan de gestion et de conservation des milieux naturels de la Ville de L'Île-Perrot réalisé par la firme AECOM, décembre 2014;
- Plan de déplacement « À pied, à vélo, Ville active » réalisé par Nature-Action Québec, 2014;
- Présentation sur le parachèvement de l'autoroute 20, Ministère des Transports du Québec, 2009;
- Règlement relatif au Plan d'urbanisme # 579 de la municipalité de L'Île-Perrot;
- Règlement de Schéma d'aménagement révisé de la Municipalité régionale de comté de Vaudreuil-Soulanges;
- Règlement modifiant le schéma d'aménagement révisé afin d'être en concordance avec le Plan métropolitain d'aménagement et de développement de la Communauté métropolitaine de Montréal #167-15-01 entrée en vigueur le 3 juillet 2015;
- Site internet de la CITIP
- Site internet de l'AMT;
- Statistiques Canada, 2015;
- Site internet de la CITIP;
- Site internet pistescyclables.com
- Site internet de l'AMT;
- Étude sur le potentiel de développement de la « Vitrine sur L'Île-Perrot, URBEM, 2014.

8. REMPLACEMENT

Le présent règlement remplace, à toute fins que de droit, le règlement relatif au plan d'urbanisme numéro 579

9. ENTRÉE EN VIGUEUR

Le présent règlement entre en vigueur suivant la Loi

ANNEXE A – L'ÎLE-PERROT VUE PAR SES CITOYENS

Voici l'opinion de la population face aux diverses problématiques soulevées dans le cadre du sondage Internet publié au mois d'octobre 2015. Ce sondage, mis en ligne durant une période d'environ trois semaines, portait notamment sur le transport et la mobilité active, les quartiers habités, les parcs et espaces verts, etc. Il a entre autres permis à la Ville de se positionner par rapport à certains enjeux et de proposer des solutions concrètes pour remédier aux problématiques.

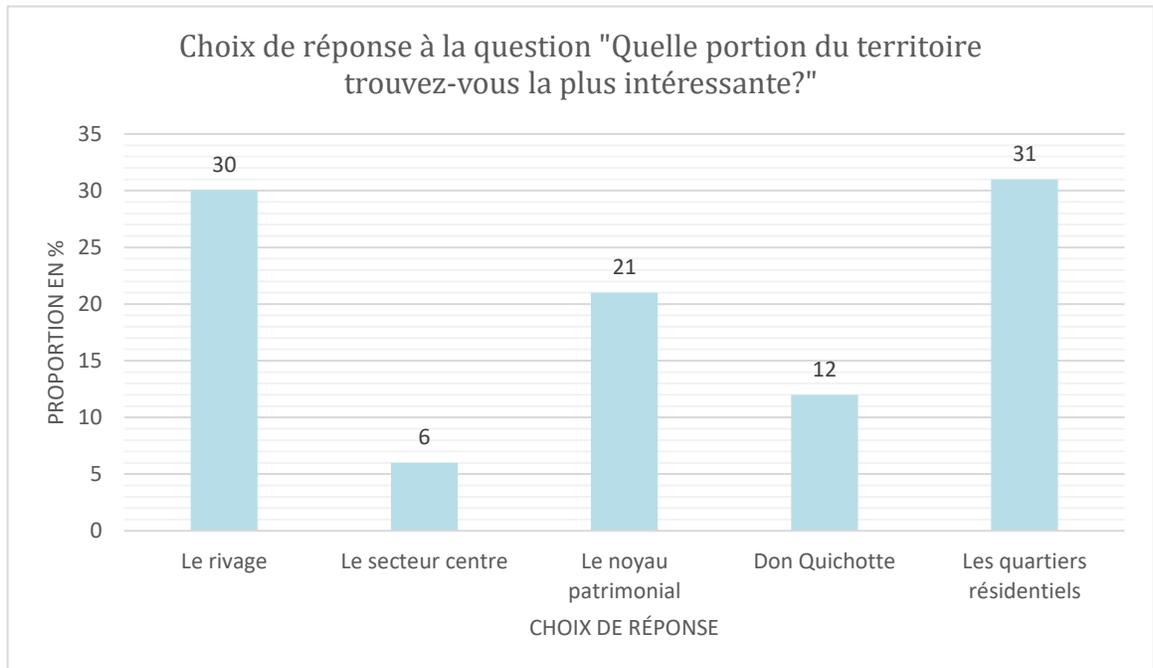
LE SONDAGE

Il est nécessaire de présenter les particularités de l'échantillon de population ayant participé au sondage.

- Sur 190 répondants au total, environ 55 % étaient des femmes comparativement à 45 % pour les hommes;
- Sur la totalité des répondants, la majorité était âgée entre 26 et 64 ans, formant ainsi un groupe de participants représentant (91 %). La participation des jeunes âgés de 13 à 25 ans ne représentait que 5 % et celle des personnes âgées de 65 ans et plus, 4 %.

Voyons maintenant les réponses à chacune des questions :

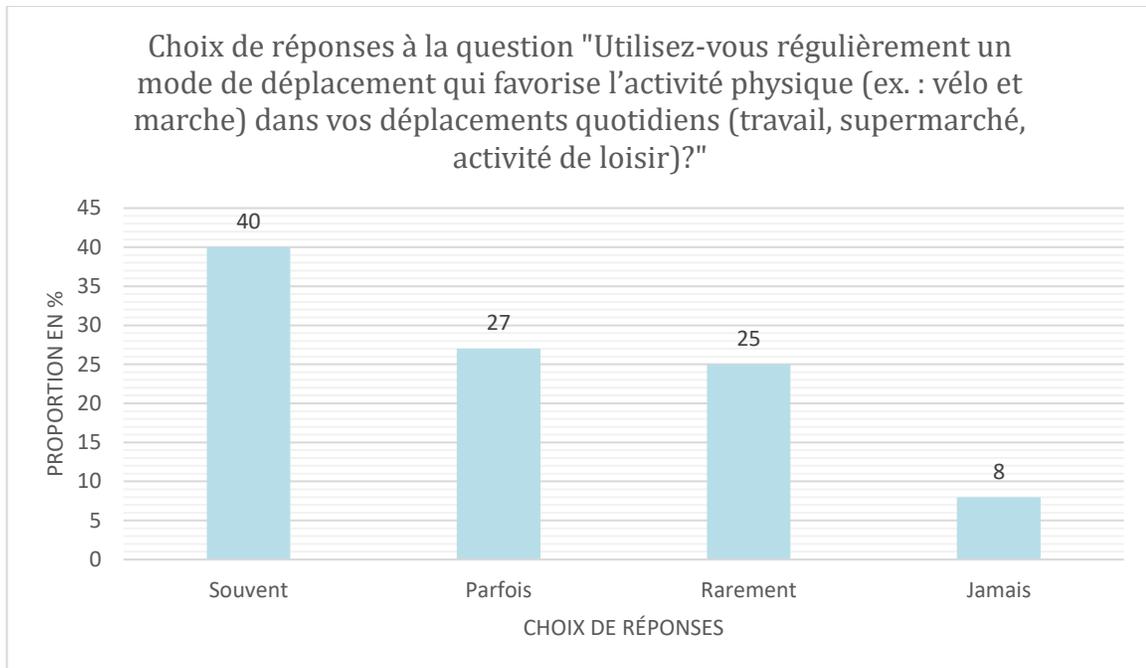
- **Trouvez-vous votre ville belle (répondants : 182) ?** Environ 61 % des répondants ont répondu OUI tandis que seulement 39 % ont répondu NON, laissant croire que les perrotois apprécient en général l'ensemble de leur ville.
- **Quelle portion du territoire trouvez-vous la plus intéressante (répondants : 182) ?** Environ 31 % des répondants ont mentionné qu'ils préféraient les quartiers résidentiels, suivi de près par « le rivage » avec 30 %. Les répondants ont aussi mentionné que le noyau patrimonial constituait la portion du territoire la plus intéressante avec 21 % et le boulevard Don-Quichotte avec 12 %. Toutefois, le choix de réponse « secteur centre » a obtenu le plus faible résultat avec seulement 6 % par rapport à tous les choix de réponses qui étaient offerts.



Traitement des données Groupe BC2 2015

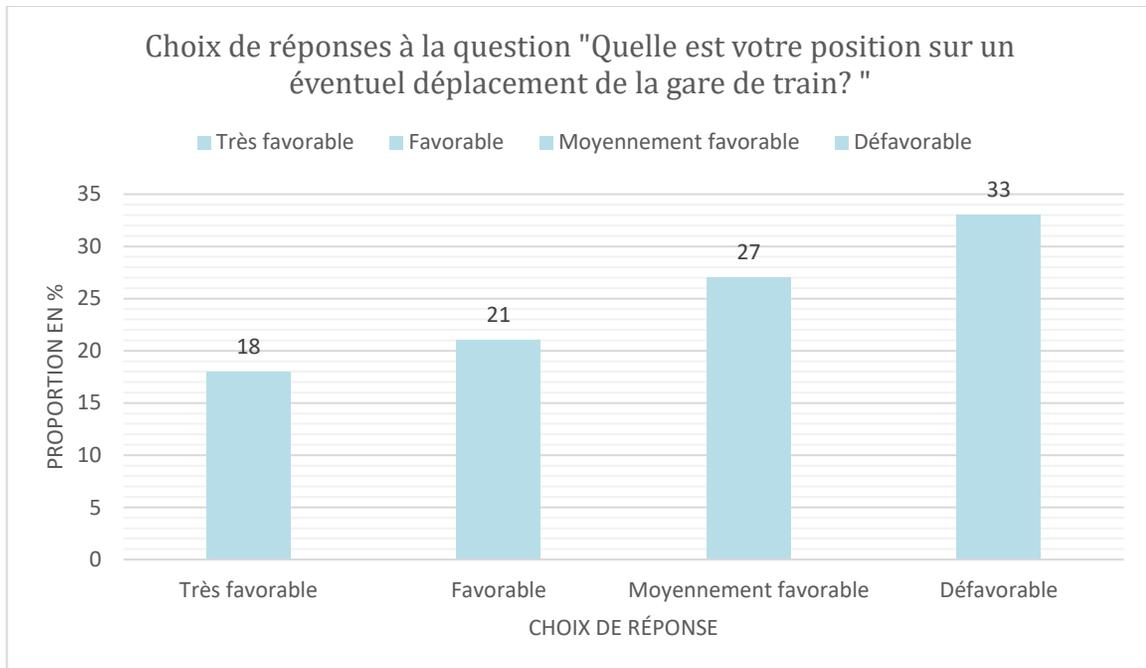
- **Considérez-vous que les équipements publics, tels que les parcs, terrains de jeux et espaces verts sont suffisants (répondants : 154)?** La majorité des répondants, soit 67 % ont signifié que les parcs, terrains de jeux ainsi que les espaces verts étaient suffisants sur l'ensemble du territoire de la ville.
- **Aimeriez-vous avoir plus d'accès à l'eau et aux berges (répondants : 154)?** Près de 88 % des répondants veulent avoir plus d'accès aux berges sur l'ensemble du territoire. Ce résultat témoigne de l'importance qu'accorde la population à la beauté des rivages.
- **Selon vous, est-ce que la configuration (ajout de trottoirs, d'aménagements paysagers et accès à l'eau) doit être revue sur la montée Sagala (répondants : 154)?** Un très fort pourcentage, soit environ 77 % des répondants ont mentionné qu'il importait d'améliorer la configuration de la montée Sagala.
- **Selon vous, est-ce que l'aménagement d'un parc pourrait être envisageable sur l'île Bellevue (sous l'emprise des voies ferrées et de l'autoroute) (répondant : 154)?** Environ 62 % des répondants croient qu'un parc pourrait avoir sa place sur l'île Bellevue, sous l'emprise autoroutière.
- **Sinon, que souhaiteriez-vous retrouver à cet endroit (répondants : 34)?** Les répondants qui ont pris soin de transmettre leurs réponses ont, dans la plupart des cas, signifié qu'ils souhaitaient que l'endroit conserve son caractère « naturel ».
- **Croyez-vous que la piscine extérieure est bien localisée (répondants : 154)?** Sur cette question, les répondants ont été divisés puisqu'un peu moins de la moitié (49 %) ont répondu que la piscine extérieure était correctement localisée et, à l'inverse, un peu plus de la moitié (51 %) des répondants ont signifié qu'elle devrait être déplacée ailleurs sur le territoire.
- **Sinon, que souhaiteriez-vous retrouver à cet endroit (répondant : 45)?** Une vaste majorité des répondants ont dit que cet espace devrait être réutilisé à des fins publiques tels un parc, un marché public, des jeux d'eau, une structure pouvant accueillir des spectacles en plein air ou un jardin communautaire. Une faible proportion des répondants ont signifié qu'il pourrait être intéressant de construire de nouveaux espaces de stationnement, un restaurant, voire même l'implantation de nouveaux commerces. Deux personnes ont aussi suggéré de recouvrir la piscine et de la moderniser, sans nécessairement la déplacer.

- **Le réaménagement de l'entrée de ville (sortie de l'autoroute 20, à l'intersection du boulevard Perrot) est une priorité pour les élus. Pensez-vous que l'aménagement d'un parc est une intervention appropriée pour y parvenir (répondants : 154)?** Les répondants ont encore une fois été mitigés par rapport à cette question. Environ 53 % ont répondu que le réaménagement de l'entrée de ville constituait une priorité éminente pour la collectivité. À l'inverse, environ 47 % des répondants ont mentionné que non.
- **Sinon, quel type d'intervention y souhaiteriez-vous (répondants : 37)?** Certains répondants ont mentionné qu'ils souhaitaient que cet espace soit utilisé à des fins de redéveloppement commercial. D'autres ont signifié l'importance de profiter de l'occasion pour améliorer l'apparence du secteur avec des aménagements paysagers puisqu'il s'agit de l'entrée de ville. Certains répondants ont aussi mentionné que ce secteur ne méritait pas d'attention particulière. Enfin, une personne a mentionné qu'il pourrait être intéressant d'y aménager une halte routière.
- **Quels sont vos motifs à fréquenter les parcs de la municipalité (répondants : 154)?** Les répondants sont d'avis que les « aires de détente » constituent le motif le plus valable, suivi de près par les sentiers (24 %) et les modules de jeux pour les enfants (23 %). En dernier lieu, les plateaux sportifs (9 %) et les jeux d'eau (8 %) ne sont pas des motifs majeurs à la fréquentation des parcs de la municipalité.
- **Êtes-vous favorable à un projet de mise en valeur du parc René-Trottier (aménagement et entretien de sentiers piétonniers et cyclables, aménagement de bancs, interprétation de la nature, etc.) (répondants : 154)?** Presque l'unanimité des répondants (90 %) a stipulé qu'elle était en faveur de la mise en valeur du parc.
- **Est-ce que l'ajout d'une structure permanente multifonctionnelle pouvant accueillir des événements (marché public, activités de danse, etc.) pourrait être envisagé dans ce parc (répondants : 154)?** Environ 81 % des répondants se sont prononcés sur le fait qu'une structure permanente multifonctionnelle dans ce parc constituerait une option intéressante, tandis qu'environ 20 % ont répondu que non.
- **Utilisez-vous régulièrement un mode de déplacement qui favorise l'activité physique (ex. : vélo et marche) dans vos déplacements quotidiens (travail, supermarché, activité de loisir) (répondants : 149) ?** Près de 40 % des répondants ont signifié qu'ils utilisaient « parfois » un moyen de déplacement autre que la voiture. Dans le même ordre d'idée, environ 27 % des répondants utilisent « souvent » un autre mode, faisant grimper à 67 % le nombre de répondants qui utilisent soit « souvent » ou « parfois » un mode alternatif à la voiture pour se rendre au travail, au supermarché, ou pour pratiquer une activité de loisir. À l'inverse, environ 33 % des répondants n'utilisent que très « rarement » (25 %) un autre mode, voire « jamais » (8 %).



Traitement des données Groupe BC2 2015

- **Trouvez-vous le nombre de trottoirs suffisants (répondants : 149)?** Les répondants ont mentionné à 59 % qu'ils trouvaient que les trottoirs étaient en nombre suffisant, tandis qu'environ 41 % ont stipulé qu'ils en souhaitaient davantage.
- **Sinon, où en souhaiteriez-vous plus (répondants : 149)?** Certains répondants ont mentionné que l'état des trottoirs devait être amélioré, car les gens hésitent à les utiliser. Par ailleurs, les répondants ont indiqué qu'il manquait de trottoirs sur la plupart des avenues ainsi que sur les boulevards les plus achalandés, soit Perrot, Don-Quichotte et Grand Boulevard. Certains sont même allés jusqu'à dire que l'ajout de trottoirs partout à travers la ville était souhaitable.
- **Trouvez-vous les trottoirs existants sécuritaires (répondants : 149)?** Environ 74 % des répondants au sondage ont indiqué qu'ils trouvaient les trottoirs sécuritaires comparativement à 26 % qui disent que non.
- **Pensez-vous que la gare de train de l'AMT est actuellement située à un endroit stratégique (répondants : 150)?** Environ trois quarts des répondants (74 %) ont indiqué qu'ils étaient en accord avec la localisation actuelle de la gare de train. Le déplacement n'est souhaité que par 26 % des répondants, soit le quart de ceux-ci.
- **Quelle est votre position sur un éventuel déplacement de la gare de train (répondants : 150)?** Sur la totalité des répondants, environ 33 % sont « défavorables » à son déplacement, 27 % sont « moyennement favorable », 21 % « favorable », tandis que 18 % sont « très favorable ».



Traitement des données Groupe BC2

- **La verriez-vous dans l'axe du boulevard Don-Quichotte (répondants : 145) ?** Environ 54 % des répondants ont mentionné que la gare de train pourrait être relocalisée dans l'axe du boulevard Don-Quichotte, et à l'inverse 46 % ont dit que non.
- **Trouvez-vous que le nombre de kilomètres de pistes cyclables (environ 5 kilomètres) est suffisant sur le territoire (répondants : 150) ?** Environ 60 % des répondants ont indiqué qu'ils étaient insatisfaits du nombre de kilomètres de pistes cyclables existant sur le territoire. À l'inverse, environ 40 % des répondants ont mentionné qu'ils trouvaient qu'il y en avait suffisamment.
- **Sinon, vers quels secteurs ou attraits devraient-ils y en avoir plus (répondants : 150)?** La grande majorité des répondants ont mentionné qu'il serait intéressant d'ajouter des pistes cyclables sur le boulevard Perrot en particulier. Certains ont aussi indiqué l'axe Don-Quichotte ainsi que les bords de l'eau.
- **Trouvez-vous que les pistes cyclables aménagées sont sécuritaires (répondants : 150) ?** Environ 66 % des répondants ont mentionné que les pistes cyclables existantes étaient sécuritaires et 44 % de ces mêmes répondants ont indiqué que NON.
- **Sinon, qu'est-ce qui améliorerait leur sécurité (répondants : 40)?** La plupart des répondants ont indiqué que le marquage au sol n'est pas suffisant pour assurer la sécurité des usagers. Des bollards / poteaux séparant les pistes et les voies de circulation pour les automobiles pourraient être une option permettant d'améliorer la sécurité.
- **Quels types de commerces aimeriez-vous retrouver dans le secteur centre (secteur aux abords des boulevards Perrot et Grand Boulevard) (répondants : 148)?** 58 % des répondants ont mentionné qu'ils souhaitaient voir l'arrivée de « restaurants » tels des cafés, une boulangerie, etc. Environ 25 % des répondants ont stipulé qu'ils aimeraient y voir des « commerces de détail » et près de 5 % ont indiqué qu'ils souhaitaient voir s'implanter des « bureaux ». Enfin, 11 % des répondants ont indiqué qu'ils souhaitaient y voir d'autres types d'établissements.
- **Quels types de commerces aimeriez-vous retrouver dans le pôle commercial du boulevard Don-Quichotte (répondants : 148)?** Environ 34 % souhaitent l'implantation de commerces de détail sur ce boulevard, tandis qu'environ 31 % veulent des commerces de gros et 18 % des commerces récréatifs.

Seulement 11 % des répondants ont mentionné qu'ils souhaitaient y voir des restaurants, 2 % des bureaux, et enfin 4 % d'autres types de fonctions.

- **Selon vous, est-ce que les concessionnaires automobiles doivent continuer à s'établir aux abords du boulevard Don-Quichotte (répondants : 148)?** Environ 48 % des répondants ont mentionné que les concessionnaires automobiles n'ont plus nécessairement leur place sur le boulevard Don-Quichotte. Cependant, une forte proportion (33 %) des répondants ont aussi mentionné qu'ils pouvaient toujours continuer à s'y implanter. Près de 19 % d'entre eux ont également répondu « peut-être » à cette question.
- **Trouvez-vous que l'offre en matière d'habitation (unifamiliale, duplex, etc.) est suffisante sur le territoire (répondants : 147)?** La grande majorité des répondants, soit environ 77 %, ont indiqué que l'offre était suffisante en matière d'habitation sur le territoire perrotois, comparativement à 7 % qui ont dit « non » et 16 % « peut-être ».
- **Aimeriez-vous plus d'équipements (rampes d'accès, trottoirs, etc.) adaptés à la population vieillissante (répondants : 147)?** La plupart des répondants (60 %) ont mentionné qu'ils voulaient davantage d'équipements adaptés aux personnes âgées pour favoriser leur mobilité. En comparaison, 12 % ont indiqué que « non » et 28 % « peut-être ».
- **Selon vous, est-ce qu'il y a un manque d'équipements culturels (théâtre, salle de concert, etc.) sur le territoire (répondants : 147)?** Près de 70 % des répondants sont d'avis que le territoire devrait se doter d'équipements culturels. Environ 23 % sont en désaccord avec cette idée et environ 7 % ont mentionné « peut-être ».
- **Seriez-vous favorable à l'intégration de logements plus abordables dans les nouveaux développements résidentiels (répondants : 147)?** Les répondants ont été quelque peu divisés sur cette question. Effectivement, une importante proportion des répondants (48 %) ont indiqué qu'ils étaient « favorables » et près de 35 % « défavorable ». Enfin, environ 16 % des répondants ont indiqué qu'ils seraient peut-être favorables à cette initiative.
- **À votre avis, quel est l'attrait principal de la ville (répondants : 146)?** Un peu plus de la majorité des répondants ont indiqué que l'attrait principal était les paysages forestiers et riverains, soit environ 51 %, suivi par le pôle commercial Don-Quichotte (32 %), les parcs et espaces verts (17 %), l'architecture et l'aménagement avec 7 %, puis enfin la culture et la tenue d'événements avec environ 3 %.
- **Pensez-vous que L'Île-Perrot doit se doter d'une nouvelle image de marque pour se distinguer des autres villes (répondants : 146)?** Dans une forte proportion, environ 55 % des répondants sont en faveur pour améliorer l'image, voire même la signature de la Ville. Près de 23 % ne sont ni en faveur ni en défaveur, et enfin 21 % sont « défavorables ».