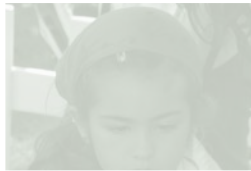
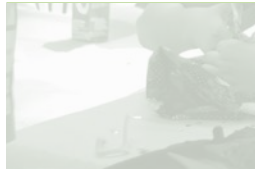


PLAN D'URBANISME *durable* 2015 - 2031



DORVAL



Une collectivité
où il fait bon vivre
et travailler!



Règlement de Plan d'urbanisme n° RCM-60-PU-2015,
adopté par le Conseil le 15 juin 2015.

Remerciements

La Cité de Dorval remercie l'ensemble des parties prenantes, particulièrement les citoyens ayant participé de près ou de loin à l'élaboration du premier plan d'urbanisme durable.



GREEN MUNICIPAL FUND FONDS MUNICIPAL VERT

© 2014, **Ville de Dorval**. Tous droits réservés.

La préparation de ce plan a été entreprise avec le concours du Fonds municipal vert, un Fonds financé par le gouvernement du Canada et géré par la Fédération canadienne des municipalités. Malgré ce soutien, les points de vue exprimés sont ceux des auteurs et n'engagent nullement la responsabilité de la Fédération canadienne des municipalités ni celle du gouvernement du Canada.

En collaboration :



740, rue Notre-Dame Ouest
Bureau 1501
Montréal QC H3C 3X6
T 514 939-9399
info@fahey.ca



740, rue Notre-Dame Ouest
Bureau 900
Montréal QC H3C 3X6
T 514 337-2462
F 514 281-1632

PLAN D'URBANISME DURABLE 2015 - 2031

MESSAGE DU MAIRE	1	3. CONCEPT ET AFFECTATIONS	68
PRÉAMBULE.	2	Concept	69
1. LA CITÉ DE DORVAL :		Secteurs de planification	70
PREMIER BILAN ET PERSPECTIVES D'AVENIR	4	Périmètre TOD	72
Approche d'analyse intégrée	5	Affectations du sol et densité d'occupation	73
Ce que la communauté a dit...	6	4. UNE GOUVERNANCE	
Lecture du territoire et cibles à atteindre	8	CONCERTÉE ET DES PARTENARIATS ENGAGÉS . .	78
Lecture du milieu	12	Synthèse des grands projets	80
Biodiversité	14	Analyse des incidences significatives anticipées de la mise en œuvre du plan d'urbanisme sur l'environnement	81
Patrimoine architectural et archéologique	16	LEXIQUE	82
Contraintes liées à l'aéroport	18		
Grands projets en transport	19		
2. TENDRE VERS UNE		LISTE DES CARTES	
COLLECTIVITÉ DURABLE – VISION D'AVENIR . . .	20	Carte 1 – Lecture du milieu	13
Dorval 2031 :		Carte 2 – Biodiversité	15
des espaces de vie et des formes urbaines durables	21	Carte 3 – Patrimoine	17
Vision 2031	22	Carte 4 – Patrimoine archéologique	17
Les plans d'aménagement des espaces de vie	24	Carte 5 – Contraintes liées à l'aéroport	18
Le secteur central historique et son tracé fondateur	25	Carte 6 – Grands projets en transport	19
Le secteur central urbain	31	Carte 7 – Vision 2031	22
Les quartiers résidentiels	41	Carte 8 – Potentiel de densification	43
Les pôles d'emplois	51	Carte 9 – Aire TOD et concept des milieux de vie	69
La biodiversité, les espaces verts et la gestion des ressources	57	Carte 10 – Affectations et densités	73



PRÉAMBULE



MESSAGE DU MAIRE

Je suis très heureux de présenter le premier Plan d'urbanisme durable de la Cité de Dorval. L'année 2015 est un moment privilégié, un rendez-vous important avec la collectivité dorvaloise. Ce plan d'urbanisme illustre définitivement la grande volonté de s'inscrire dans une approche écoresponsable de gestion des ressources et de l'occupation du territoire.

Le principal défi qui nous est posé pour les années à venir vise à remettre en question les pratiques les plus traditionnelles afin d'aborder celles soutenant la mise en place d'une collectivité viable et durable. Ce défi est très ambitieux et nous invite au changement.

Je convie ainsi l'ensemble des parties prenantes à participer à ce contrat social et territorial puisqu'il fait appel à la responsabilité de tout un chacun comme individu, entreprise ou organisation à l'amélioration de la qualité de vie, à la préservation des ressources environnementales et à une occupation optimale du territoire pour nos générations futures.

Ce plan d'urbanisme durable établit l'agenda de planification et le programme d'intervention d'ici l'horizon 2031. Le bilan qui sera effectué aux deux ans permettra de mesurer notre performance et d'apporter par conséquent les ajustements appropriés pour atteindre notre vision d'avenir.

Tous ensemble investissons pour une collectivité durable!

Le maire,
Edgar Rouleau



APPROCHE INTÉGRÉE ET PARTICIPATIVE



PRÉAMBULE

Évolution d'une collectivité

L'évolution historique de l'occupation du territoire au sein même de la Cité de Dorval fait foi des éléments identitaires et des acquis devant être préservés et valorisés, et également des composantes qui devront tendre vers de meilleures pratiques durables.

LA CITÉ DE DORVAL D'HIER...

Avant 1946

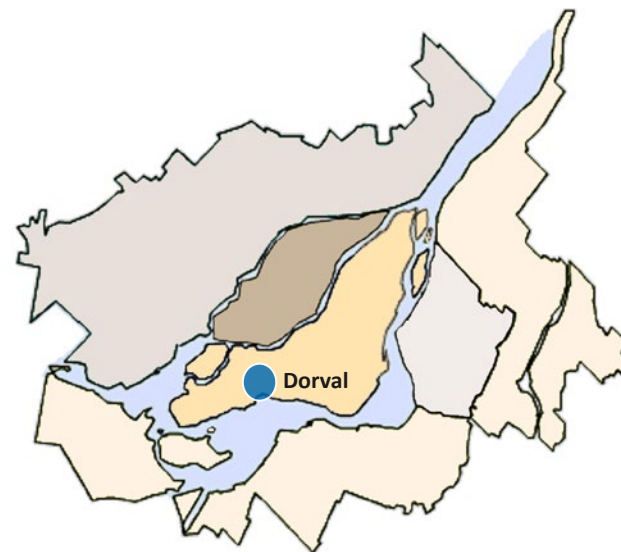
C'est avec l'établissement d'une mission de Sulpiciens venus évangéliser les indiens en périphérie de Ville-Marie que Dorval naquit en 1667 sous le nom de « Gentilly ». L'avènement du chemin de fer à Dorval en 1855 attira de nombreuses familles aisées et majoritairement anglophones à la recherche de la fraîcheur d'un refuge estival près de leurs résidences et de leur travail au centre-ville de l'île de Montréal.



LA CITÉ DE DORVAL D'AUJOURD'HUI...

Entre 1947 et 2015

La Cité de Dorval offre un milieu résidentiel privilégié tant au niveau de ses espaces verts abondants, de ses installations récréatives que de sa vie communautaire exemplaire. Ces éléments procurent une qualité de vie exceptionnelle qui en fait une ville « où il fait bon vivre et travailler ». L'activité économique de Dorval est fort diversifiée et dynamique grâce à ses parcs industriels et à la présence de l'aéroport international Montréal-Trudeau. De ville aéroportuaire et municipalité de banlieue de jadis, Dorval est aujourd'hui le rendez-vous quotidien de plus de 25 000 personnes qui y travaillent.



LA CITÉ DE DORVAL DE DEMAIN...

2015 à...

En 2031, la Cité de Dorval constitue définitivement une collectivité durable où il fait bon vivre et travailler et se distingue fortement par le dynamisme de ses citoyens sensibilisés et engagés dans des actions écoresponsables. L'implication des diverses parties prenantes (instances gouvernementale et municipale, investisseurs, entreprises, particuliers) à la réalisation d'une vision intégrée de mise en valeur des espaces de vie dorvalois contribue grandement à cette qualité de vie. Les générations demeurent à Dorval et cohabitent à l'intérieur d'espaces de vie distinctifs. Mixité, densité, durabilité, mobilité, biodiversité, santé et sécurité et vitalité économique sont des principes déjà acquis qui soutiennent toute intervention sur le territoire qu'elle soit sociale, économique ou environnementale.

Défis du développement durable

Le développement durable s'articule autour d'objectifs et de défis multiples. Afin de faire de la Cité de Dorval une collectivité équilibrée, il importe de planifier son développement de manière cohérente. À l'image d'un « écosystème », l'équilibre optimal d'une collectivité se mesure maintenant par l'harmonie de chacune des composantes qui la constituent. Dans une optique de développement durable, il s'agit maintenant de considérer la ville comme une entité, dont chaque action portée à son ensemble amène son lot de conséquences.

L'atteinte de cet équilibre s'articule autour des trois composantes fondamentales du principe de développement durable soit la « société », « l'environnement » et « l'économie ». En visant l'harmonie de ces trois composantes, l'équilibre optimal du « système » pourra être atteint. En considérant la ville comme une entité à part entière, la portée ou plutôt l'empreinte de chaque action devra être mesurée. En d'autres termes, dans une collectivité équilibrée, les limites de chaque action devront être considérées en fonction de la capacité du milieu à accueillir des transformations, aussi minimes soient-elles.

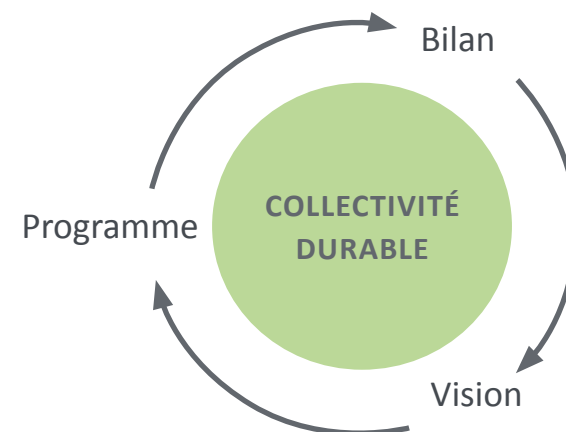
Enfin, la gouvernance partagée entre les différents acteurs du milieu et la responsabilité sociale de chaque individu faciliteront la réalisation de projets communs et porteurs de sens. Afin de tendre vers une collectivité viable et durable, la prise de décision doit se faire de manière transversale, en considérant toutes les parties prenantes impliquées dans le système, du citoyen aux instances municipales.

Le **développement durable** est un concept reconnu à l'échelle internationale. La Cité de Dorval souscrit à la définition issue du rapport de la Commission Brundtland (Commission mondiale sur l'environnement et le développement, 1989). Le développement durable y est défini comme :

«...un développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures de répondre aux leurs.

Deux concepts sont inhérents à cette notion :

- Le concept de « besoins », et plus particulièrement des besoins essentiels des plus démunis, à qui il convient d'accorder la plus grande priorité, et
- l'idée des limitations que l'état de nos techniques et de notre organisation sociale imposent sur la capacité de l'environnement à répondre aux besoins actuels et à venir.»



CHAPITRE 1



1. LA CITÉ DE DORVAL : PREMIER BILAN ET PERSPECTIVES D'AVENIR

Approche d'analyse intégrée

Les formes et les dimensions que peut prendre le développement durable sont multiples. Pour réaliser la lecture du milieu et un premier bilan qualitatif, la Cité de Dorval s'est dotée d'une approche d'analyse basée sur des critères soutenant les principes d'une collectivité durable. La participation citoyenne, au cœur du processus, aura aussi permis d'établir les besoins, les attentes et la vision de la communauté.

Dans une optique de planification durable et transversale du territoire, un premier bilan a été posé en fonction d'indicateurs à partir desquels il a été possible d'évaluer les acquis, les forces et les faiblesses de la Cité de Dorval.

De ces indicateurs, 12 critères d'évaluation ont été formulés afin que la Cité de Dorval tende à devenir une collectivité viable et durable.

COMMENT UNE MUNICIPALITÉ DÉJÀ BIEN ÉTABLIE PEUT-ELLE SE QUALIFIER DE COLLECTIVITÉ DURABLE ?



UNE COLLECTIVITÉ DURABLE C'EST...

Une collectivité qui intègre, adapte et applique les valeurs et les principes fondamentaux du développement durable à la pratique de l'urbanisme, de l'aménagement du territoire, du design urbain, de l'architecture, du développement socioéconomique, des transports et des autres domaines influençant le développement urbain et territorial.

Source : « De la théorie à l'action » de Vivre en Ville

Ce que la communauté a dit...

Mixité sociale

- Garder en place les jeunes familles et les personnes âgées
- Conserver et renouveler les programmes de soutien existants
- Augmenter la participation citoyenne, des résidents locataires et des jeunes
- Mieux informer sur les événements et festivités
- Développer les initiatives communautaires en partenariat avec les citoyens corporatifs
- Intégrer les nouveaux arrivants et immigrants

Proximité et mixité des centres d'activités

- Diversifier l'offre de commerces de proximité
- Consolider les commerces de proximité au nord de l'A-20
- Avoir une meilleure mixité au sein des pôles (ex. café au musée, boutique de location de vélo au parc Pine Beach)

Patrimoine

- Identifier les zones à protéger
- Encadrer les insertions et modifications architecturales
- Conserver l'identité des lieux de culte
- Préserver le paysage riverain et les vues au lac Saint-Louis
- Mettre en place des programmes de revitalisation et d'amélioration des façades commerciales et de l'affichage
- Sensibiliser les citoyens

Densité

- Ne pas céder facilement à la pression du développement
- Éviter la densification à l'intérieur des quartiers paisibles de faible densité
- Réaliser une densification limitée et graduelle autour des gares
- Mieux intégrer les nouvelles insertions au contexte urbain existant
- Réduire l'empreinte au sol

Dynamisme du secteur central

- Revitaliser l'avenue Dorval et Les Jardins Dorval
- Autoriser une meilleure mixité des usages et améliorer leur image
- Poursuivre la revitalisation du Vieux-village et soutenir les commerçants désirant s'y installer
- Augmenter l'offre commerciale et assurer une complémentarité entre les pôles commerciaux
- Identifier des solutions d'intégration du Centre Batshaw
- Améliorer les accès et la circulation
- Augmenter le nombre de terrasses
- Prioriser le piéton et le cycliste
- Régler les problématiques de stationnement
- Enfouir les lignes électriques

Qualité et abordabilité des logements

- Offrir des logements plus abordables
- Faciliter l'accès à la propriété pour les jeunes familles
- Diversifier les types d'habitations
- Concevoir des logements adaptés aux personnes âgées
- Permettre les logements intergénérationnels
- Supporter la rénovation du cadre bâti

Biodiversité et espace vert

- Diminuer les îlots de chaleur (grand stationnement)
- Établir une ville verte
- Prévoir un programme de plantation, d'entretien et de remplacement des arbres matures
- Conserver, revitaliser et augmenter les parcs et espaces verts
- Augmenter la couverture de la canopée d'arbres au sein des parcs
- Aménager des jardins communautaires et parcs à chiens
- Renouveler les équipements de jeux
- Construire un centre aquatique
- Promouvoir le corridor bleu
- Améliorer les accès au lac Saint-Louis et développer des activités et sports nautiques non motorisés
- Préserver et mettre en valeur les milieux naturels et la biodiversité (berges du lac St-Louis, cours d'eau, golfs, etc.)



Transport et mobilité durable

- Optimiser la desserte de transport collectif - gare et autobus (trajet et fréquence)
- Développer les réseaux cyclables vers les zones de services et d'emplois
- Mieux signaler les pistes cyclables et avoir plus de stationnement pour vélos
- Créer des relais pour cycliste (ex. Parc Pine Beach)
- Mettre en place un système de navette desservant les pôles de services et l'aéroport
- Faciliter le déplacement des personnes à mobilité réduite
- Réduire les nuisances liées au transport (bruits routiers et aéroportuaire, vibration)
- Améliorer les liens nord et sud pour les piétons et cyclistes
- Gérer la circulation et les stationnements près de la gare Pine Beach, des parcs et le long des axes commerciaux
- Gérer le stationnement près des gares
- Réaménager le tunnel Pine Beach
- Sécuriser le trajet de la Route verte
- Réaménager les larges emprises des voies locales selon des pratiques durables

Santé et sécurité urbaine

- Rendre plus convivial et sécuriser certains axes routiers, traverses et espaces publics (mobilier urbain, éclairage, aménagement)
- Sécuriser les milieux riverains
- Résoudre les problématiques de graffitis et de vandalisme

Bâtiment durable et efficacité énergétique

- Avoir plus de constructions vertes
- Autoriser l'installation de petites éoliennes sur le toit des bâtiments
- Sensibiliser les citoyens et diffuser les pratiques écologiques

Gestion, récupération, valorisation et traitement (eau, déchet, sol contaminé, neige usée)

- Maintenir les nouvelles pratiques de gestion des matières résiduelles
- Étendre le compostage et le recyclage à l'ensemble des usages (logement multifamilial, commerce et industrie)
- Maintenir en tout temps la qualité de l'eau potable
- Mettre en œuvre un programme de réhabilitation de l'émissaire pluvial
- Relocaliser les travaux publics

Vitalité économique

- Maintenir les acquis et diversifier les activités industrielles
- Réaliser une sélection plus exigeante des types d'industries (créneaux d'avenir)
- Établir une vision concertée entre ADM et Cité de Dorval
- Réévaluer la vocation des abords de l'autoroute 40
- Revitaliser les abords de l'autoroute Côte-de-Liesse
- Requalifier le secteur industriel déstructuré A-20/A-520



Lecture du territoire et cibles à atteindre

LECTURE DU TERRITOIRE	CIBLES	INDICATEURS
Mixité sociale Modification de la structure démographique d'ici 2024 - Réduction de la proportion des moins de 25 ans (27 % de la population en 2006 et 23 % de la population en 2024) - Augmentation de 35 % du nombre de personnes âgées de 65 ans et plus d'ici 2024 - Croissance de la population immigrante formant plus de 30 % de la population en 2024, si la tendance se maintient	- Renversement de la décroissance estimée pour les moins de 25 ans et maintien, voire dépassement du pourcentage enregistré en 2006 de 27 % - Maintien des personnes âgées sur le territoire, soit 35 % de la population - Accueil et intégration de la population immigrante estimée à plus de 30 % de la population	- Analyse de l'évolution socioéconomique (4 ans) - Revue et analyse de l'adéquation entre l'offre de services et les besoins des clientèles (sondage auprès des groupes cibles)
Densité et occupation optimale du sol Faible densité d'occupation du sol - Occupation du sol de faible densité à l'intérieur des milieux de vie de 12 logements pour un hectare brut (log/ha brut), dont à proximité des gares Dorval et Pine Beach, fortement en deçà des cibles métropolitaines prévues pour ces secteurs Faible croissance du nombre de ménages - Augmentation prévue de 862 ménages d'ici 2024 selon l'Institut de la Statistique du Québec, mais potentiel réel plus élevé compte tenu des possibilités de redéveloppement (ajout potentiel de 1500 à 2000 logements d'ici 2021, source : Cité de Dorval)	- Augmentation de la densité minimale à 60 log/ha brut à l'intérieur du pôle intermodal Dorval (TOD) - Augmentation de la densité minimale à 25 log/ha brut à l'intérieur du pôle Pine Beach Nord (TOD), limitation des typologies et modes d'occupation (typologie bifamiliale, jumelée, contigüe) - Augmentation de la densité minimale à 40 log/ha brut le long des certains axes structurants de transport collectif (avenue Dorval et boulevard Bouchard)	Évaluation de l'évolution de la densité brute d'occupation du sol selon les aires de densification ciblées
Qualité et abordabilité des logements Prix élevé des propriétés et absence de logement social - Typologie d'habitation unifamiliale isolée dominante (50 % des logements) - Valeur moyenne des logements possédés en 2006 : 285 020\$ - Aucun logement social et communautaire dans la Cité de Dorval Cadre bâti vieillissant - Âge moyen du cadre bâti : entre 50 et 65 ans	- Offre de 10 % des nouvelles unités en logements abordables et sociaux, incluant une diversité de type d'unités et dont la valeur est inférieure à la moyenne des logements possédés - Maintien d'un programme de rénovation pour les logements locatifs afin d'assurer la rénovation de 1280 unités d'ici 2031 (40 % des unités locatives disponibles en 2011)	- Nombre de permis émis pour la rénovation de bâtiments - Mises en chantier selon les typologies - Nombre de logements abordables dans les nouveaux projets résidentiels - Nombre de ménages locataires résidant dans un logement en coopérative ou en HLM - Évolution du nombre de locataires qui dépensent 30% et plus de leur revenu dans le paiement mensuel du loyer

Lecture du territoire et cibles à atteindre

LECTURE DU TERRITOIRE	CIBLES	INDICATEURS
Dynamisme du secteur central Secteur central historique et secteur central urbain - Nombre total de locaux commerciaux : 166 - Nombre de locaux vacants : 18 - Diversité de l'offre en biens et services / Nombre de places d'affaires par typologie (courant, semi-courant, réfléchi, restauration et divertissement) : analyse à réaliser - Fuites commerciales : au profit du centre commercial Les Jardins Dorval (Épicerie spécialisée, articles de sport et de loisir, quincaillerie, vêtements, etc.) et des grands centres commerciaux de l'ouest de l'île	Secteur central historique (approche Rues principales) - Actualisation de l'analyse du dynamisme commercial Secteur central urbain Répartition des usages selon les critères suivants, applicables aux TOD (<i>Calthorpe, P., The Next American Metropolis</i>) 10% à 15% d'usage public 10% à 40% d'usage destiné aux employeurs 50% à 80% d'espace réservé au domaine résidentiel	Réévaluation du dynamisme commercial selon les critères ciblés par Rues Principales (nombre de places d'affaires par typologie : achats courants, semi-courants ou réfléchis, restauration, divertissement, etc.)
Proximité et mixité des centres d'activités Bonne répartition des pôles de proximité sur le territoire (commerce de proximité, équipement institutionnel et communautaire, parc et espace vert) Faible mixité des usages à l'intérieur des pôles de proximité (ségrégation des usages)	- Disponibilité de biens et services de proximité dans un rayon de 800 mètres de l'ensemble des unités de logement (SCHL) - règlement de zonage - Mixité d'usages à l'intérieur des pôles de proximité favorisant une cohabitation harmonieuse - règlement de zonage	Évaluation de l'augmentation de la mixité à l'intérieur des pôles lors de la révision de la réglementation de zonage
Patrimoine Présence d'un patrimoine d'intérêt historique, bâti et paysager d'importance - Présence de plusieurs immeubles et ensembles urbains d'intérêt patrimonial reconnus mais non protégés par des statuts légaux (noyau institutionnel, tracé fondateur, Vieux-Village, etc.), ainsi que de paysages naturels d'intérêt (lac Saint-Louis, ruisseau Bouchard, parcs et golfs, foresterie urbaine) Évolution et transformation du milieu qui engendre des pressions sur les composantes patrimoniales - Insertion difficile de nouveaux bâtiments de gabarit volumineux, modification architecturale inadaptée au milieu environnant, pression de développement sur les milieux naturels et les golfs	Protection des secteurs d'intérêt historique et patrimonial - Nécessité d'élaborer une caractérisation plus élaborée (PIIA) Potentiel archéologique - Examen du potentiel archéologique, préalablement aux travaux d'excavation Patrimoine paysager - Nécessité d'élaborer une caractérisation des paysages	- Nombre d'interventions réalisées à l'intérieur des secteurs d'intérêt (ex: permis relatifs à l'agrandissement, la rénovation et la restauration) - Investissements consentis à la protection et la mise en valeur du patrimoine (sondage lors de l'émission de permis)

Lecture du territoire et cibles à atteindre

LECTURE DU TERRITOIRE	CIBLES	INDICATEURS
Biodiversité et espaces verts Présence de quelques milieux naturels et d'une biodiversité urbaine d'intérêt - Rareté des milieux boisés à l'état naturel (1,1 % du territoire) et faible couvert végétal dans les grands parcs - Présence de certains corridors forestiers et aquatiques (berges du lac Saint-Louis, coulée verte du ruisseau Bertrand, golfs, ruisseau Bouchard), constituant des habitats de lisière pour de très petites populations animales Îlots de chaleur occupant 27% du territoire	- Accroissement des superficies boisées à l'intérieur des zones industrielles, commerciales et des parcs et espaces verts - Maintien de la superficie totale des espaces naturels d'intérêts identifiés au PUD - Diminution des superficies en îlot de chaleur, particulièrement à l'intérieur des secteurs aéroportuaire et d'emplois	- Suivi de l'étendue des îlots de chaleur (en superficie) et de l'efficacité des mesures d'atténuation mises en place - Accroissement des superficies boisées (nombre d'arbres par superficie de terrain, particulièrement en secteurs industriels et commerciaux) - Suivi de la superficie de la canopée en proportion du territoire dans son ensemble - Suivi des occurrences des espèces rares menacées - Suivi des données disponibles au MRNF portant sur les aires de concentration des oiseaux migrateurs et de la zone de reproduction de poissons
Transport et mobilité durable Forte prédominance de l'automobile en tant que mode de déplacement 84 % des déplacements en partance de Dorval sont effectués en voiture (7,3 % en mode actif et 7,5 % en transport collectif) 74 % des déplacements en direction de Dorval sont effectués en voiture (4 % en mode actif et 15 % en transport collectif) - Réseaux limitant l'usage des modes alternatifs à l'automobile : manque de liens nord-sud, absence de liens cyclables vers les pôles de services et d'emploi Desserte en transport collectif à consolider et des modes actifs à connecter Des entrées de ville et certains axes routiers à requalifier Des nuisances à atténuer (bruit, vibration, vitesse de circulation)	- Nécessité d'élaborer un plan de déplacement local et de mobilité - Hausse à 30 % de la part modale des déplacements effectués en transport en commun en période de pointe du matin - Bilan des GES (en attente du bilan en cours de réalisation pour l'agglomération de Montréal)	- Évaluation aux 5 ans de l'évolution des parts modales des différents modes de déplacements (Enquête Origine-Destination de l'AMT) - Suivi du bilan de GES (gaz à effet de serre)
Santé et sécurité urbaine Population dorvaloise somme toute en santé et active Sécurisation de certains parcours et traverses piétonnes Aménagement de certaines voies publiques et traverses routières peu adapté aux déplacements piétonniers et limitant l'activité physique	- Nécessité d'établir un diagnostic sur la santé et sécurité urbaine et d'élaborer un plan de sécurité urbaine - Développement du potentiel piétonnier dans les 500 mètres (comme le recommande le Nouvel urbanisme, LEED-ND) autour des arrêts de transport collectif structurant; autour des équipements institutionnels et communautaires (école, de loisirs, culturel, etc.) afin de maximiser le confort, l'accès et la fréquentation par les piétons	- Observations faites et colligées quant à : - la présence d'incivilités - des incidences (désordre, acte délinquant, attroupement peu contrôlable) impliquant des adolescents ou des jeunes adultes - les sites de problèmes de délinquance ou d'attroupement peu contrôlable impliquant des adolescents - Sur un horizon de 5 ans, analyse de la sécurité des sites priorités (ex : site de transport collectif tel arrêt, stationnement incitatif, parc et espace vert, etc.)

Lecture du territoire et cibles à atteindre

LECTURE DU TERRITOIRE	CIBLES	INDICATEURS
Bâtiment durable et efficacité énergétique Pratiques de construction durables peu répandues à Dorval - Peu d'information sur les bonnes pratiques mises en œuvre par les industries et commerces du territoire : - Un projet inscrit en vue d'obtenir une certification LEED - Un projet ayant obtenu une subvention de l'agence de l'efficacité énergétique du Québec - L'aérogare de Montréal-Trudeau ayant reçu la certification BOMA Best en 2010, reconnaissant les efforts investis pour améliorer la performance environnementale de l'immeuble - Installation de géothermie dans plusieurs édifices municipaux	Inscription de 30 % des projets à des programmes environnementaux volontaires d'ici 2031 (ex: certification LEED, programme de subvention de la Cité de Dorval)	- Suivi du nombre de projets certifiés LEED ou ayant obtenu une subvention de l'agence de l'efficacité énergétique du Québec - Nombre d'entreprises membres d'Écotech Québec - Nombre d'adhésions au programme d'aide financière combiné à une attestation «Cité de Dorval - Habitation durable»
Gestion, récupération, valorisation et traitement (eau, déchet, sol contaminé, neige usée) Consolidation des pratiques durables de gestion des ressources - Règlementation limitant la consommation d'eau par temps sec, mais nécessité de mettre en place des mesures incitatives pour la réduction de la consommation quotidienne en eau et la gestion naturelle des eaux de pluie - Gestion des matières résiduelles exemplaire et atteinte des objectifs fixés par la CMM - Présence de sites contaminés répertoriés (45), notamment en secteurs industriels, dont certains ont été décontaminés (22) - Présence d'un dépôt de neiges usées sur le territoire - Nécessité d'identifier des solutions pour la problématique à l'émissaire pluvial se déversant dans le lac	- Atteinte, voire dépassement des cibles définies par la CMM en termes de gestion des matières résiduelles - Poursuite des efforts de sensibilisation et de gestion à la source pour les matières résiduelles - Nécessité de répertorier la consommation d'eau par activité - Inscription de 30 % des projets à des programmes environnementaux volontaires d'ici 2031 (ex: gestion des eaux de ruissellement)	- Suivi du nombre de tonnes de matières résiduelles valorisées annuellement - Suivi de la consommation d'eau par activité - Nombre de citoyens participant au programme de remboursement pour l'achat de baril de pluie - Nombre d'inspections de bâtiments pour le dépistage des raccordements inversés - Nombre de terrains contaminés
Vitalité économique Un pôle d'emploi dynamique et transformation graduelle des activités économiques - Présence de 42 700 emplois à Dorval (20,69 emplois à l'hectare), répartie en quatre principaux secteurs (aéroport de Montréal, Côte-de-Liesse, Hymus/Autoroute 40, milieux de vie) dont certains sont intégrés au deuxième pôle d'emplois en importance à l'échelle métropolitaine - Réduction des emplois dans certains secteurs économiques traditionnels (transport/entrepôt et transformation) au profit d'autres secteurs (information/culture, services professionnels et scientifiques, commerce de gros, administration) - Peu d'espaces vacants pour le développement industriel, mais grand potentiel de requalification de certains secteurs déstructurés	- Maintien, voire dépassement du niveau de croissance actuelle du nombre total d'emplois (0,3 % sur 5 ans) 2001-2006 : croissance de 0,3 % du nombre d'emplois (42 600 à 42 720) - Développement de créneaux d'emplois additionnels sur le territoire	- Évolution du nombre d'emplois par secteur économique - Évolution de la densité d'emplois à l'hectare



LECTURE DU MILIEU

Composantes identitaires et structurantes



Hôtel de Ville



École



Parcours d'intérêt



Vue (*ouvertures sur le milieu riverain*)



Espace vert



Terrain de golf



Aéroport



Gare VIA Rail (*desserte nationale*)



Gare AMT (*desserte régionale*)



Terminus d'autobus STM réaménagé



Entrée de ville



Site de dépôt à neige



Travaux publics



Site à compostage projeté



Lac et cours d'eau

Grandes fonctions



Secteur résidentiel



Secteur commercial artériel lourd



Secteur commercial artériel de détail et services légers



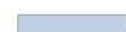
Secteur institutionnel



Secteur industriel



Parc et espace vert



Zone aéroportuaire

Infrastructures de transport



Autoroute



Artère



Collectrice



Voie ferrée



Voie cyclable existante



Voie cyclable projetée

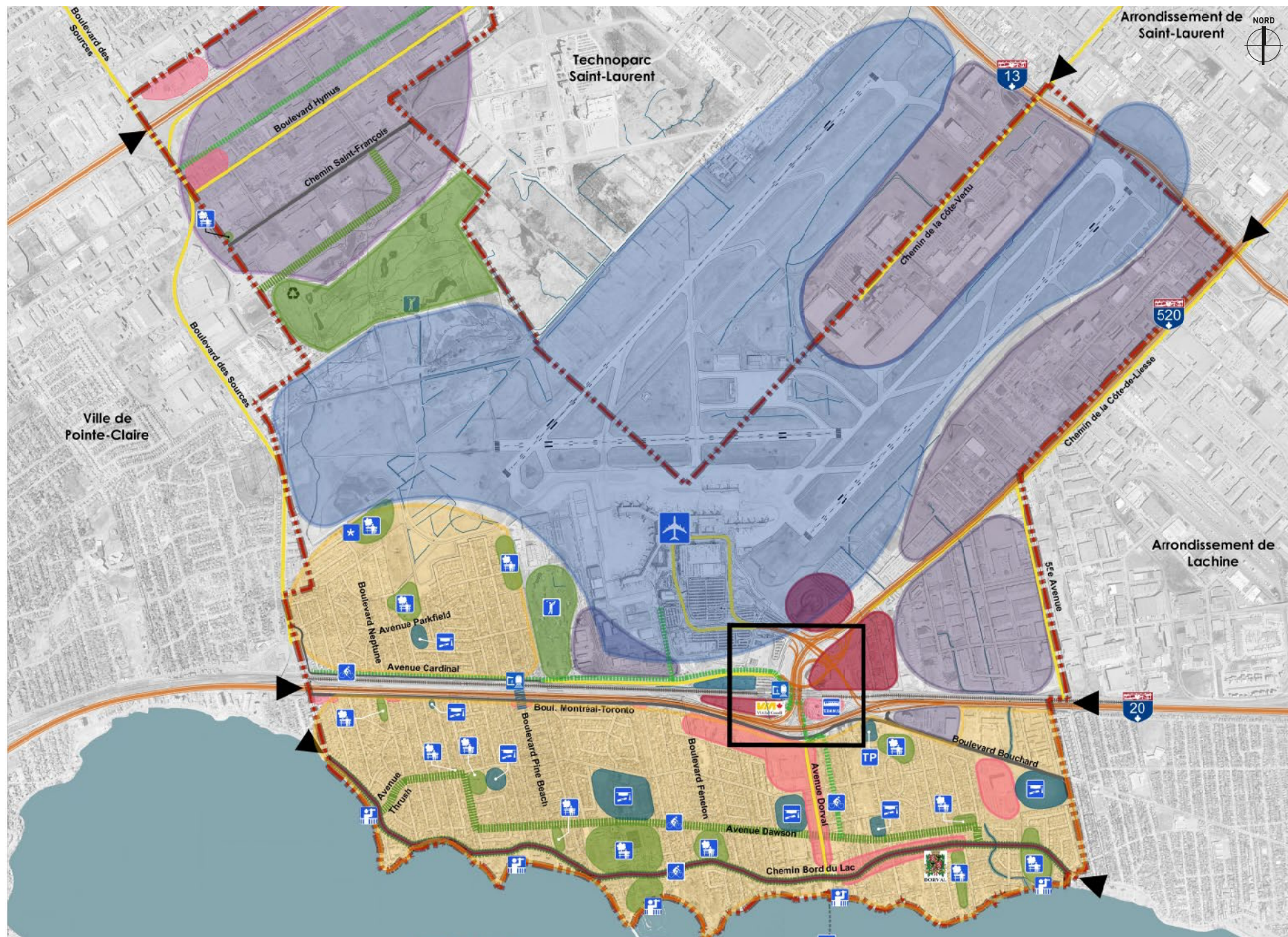


Tunnel piéton

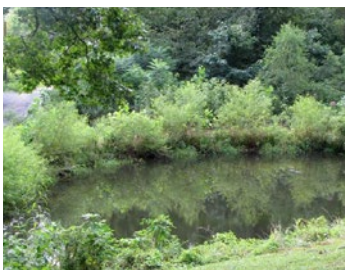


Échangeur Dorval (*travaux en cours*)

--- Limite municipale



Carte 1 – Lecture du milieu



BIODIVERSITÉ

Milieu humide

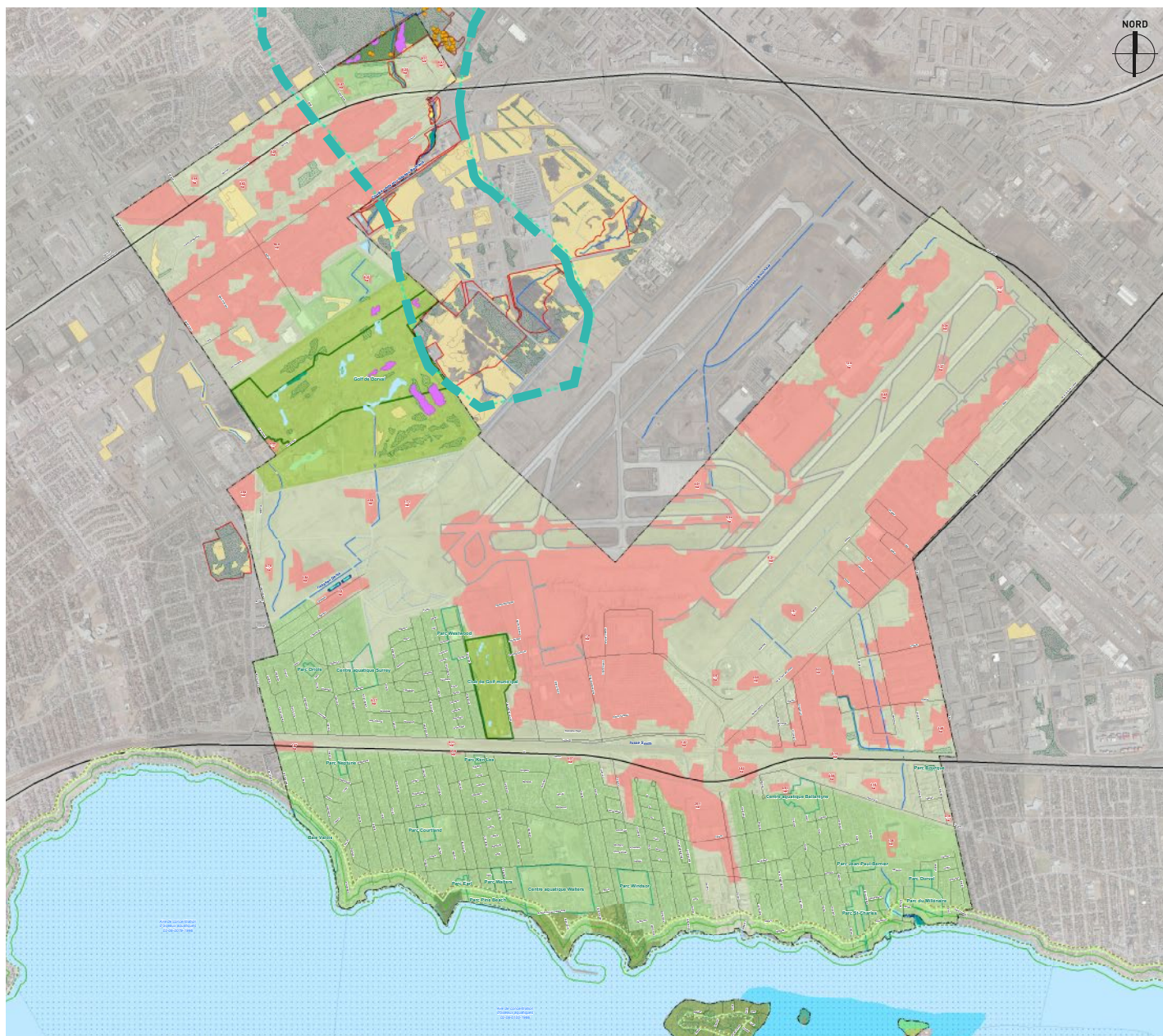
-  Indéterminé
-  Eau peu profonde
-  Marais
-  Marécage
-  Prairie humide

Fermeture de la canopée

-  Moins de 1%
-  De 1 à 25%
-  De 25 à 50%
-  De 50 à 75%
-  Plus de 75%

Autres

-  Plante à statut précaire
-  Lieu de reproduction du poisson (*no 566*)
-  Aire de concentration d'oiseaux aquatiques
-  Habitat du chevalier de rivière
-  Habitat de la tortue géographique
-  Habitat de la tortue-molle à épines
-  Éco-territoire de la coulée verte du ruisseau Bertrand
-  Secteur d'intérêt écologique
-  Corridor vert
-  Friche
-  Boisé
-  Îlot de chaleur (*superficie en ha*)
-  Golf
-  Parc et terrain de jeux
-  Ruisseau
-  Fossé
-  Limite municipale
-  Aéroport



Carte 2 – Biodiversité



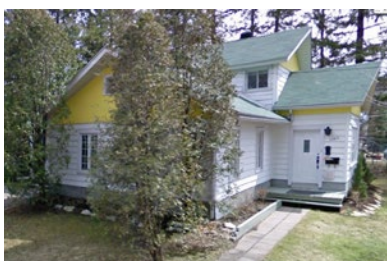
PATRIMOINE ARCHITECTURAL ET ARCHÉOLOGIQUE

Le patrimoine réfère à l'héritage légué par les générations antérieures témoignant de notre histoire et contribuant à structurer notre identité. Il peut être matériel (bâtiment, artefact, paysages, etc.) ou immatériel (coutume, culture, tradition, savoir-faire, etc.). En matière d'aménagement urbain, le patrimoine matériel constitue un élément important à préserver et à mettre en valeur et il contribue à l'identité d'un lieu. La Cité de Dorval identifie les principaux bâtiments patrimoniaux d'intérêt qu'il importe de préserver. On précisera dans le règlement sur les PIIA les objectifs et les critères pour les secteurs de valeur patrimoniale exceptionnelle et intéressante ainsi que les secteurs d'intérêts archéologiques.



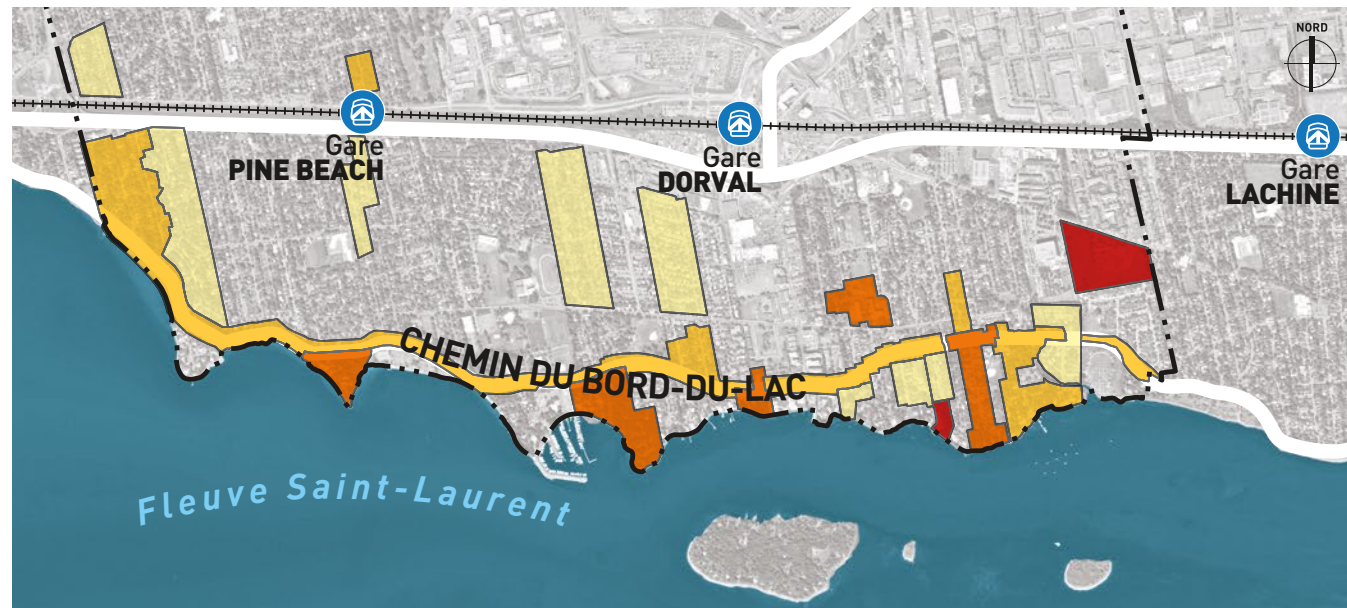
Liste des bâtiments d'intérêt historique et patrimonial :

1. Immeuble sis au 223, chemin du Bord du Lac
2. Immeuble sis au 365, chemin du Bord du Lac
3. Immeuble sis au 375, chemin du Bord du Lac
4. Immeuble sis au 890, chemin du Bord du Lac
5. Immeuble sis au 900, chemin du Bord du Lac
6. Immeuble sis au 940, chemin du Bord du Lac
7. Immeuble sis au 1240, chemin du Bord du Lac
8. Immeuble sis au 1335, chemin du Bord du Lac (Centre communautaire)
9. Immeuble sis au 1800, chemin du Bord du Lac
10. Immeuble sis au 1780, chemin du Bord du Lac (bâtiment du gardien)
11. Immeuble sis au 2095, chemin du Bord du Lac
12. Immeuble sis au 1850, chemin du Bord du Lac (Musée Dorval)
13. Immeuble sis au 2120, chemin du Bord du Lac
14. Immeuble sis au 2205, chemin du Bord du Lac
15. Immeuble sis au 479, avenue Mousseau-Vermette
16. Immeuble sis au 66, Allan Point
17. Immeuble sis au 2, terrasse Ballantyne
18. Immeuble sis au 2, Elliot Place
19. Immeuble sis au 1, avenue Martin
20. Immeuble sis au 2, avenue Martin
21. Immeuble sis au 4, avenue Martin
22. Immeuble sis au 60, avenue Martin (Hôtel de Ville)
23. Immeuble sis au 1549, avenue Deslauriers
24. Immeuble sis au 690, avenue Monette
25. Le foyer Dorval sis au 225-249, avenue de la Présentation
26. Le bâtiment institutionnel sis au 100, boulevard Bouchard
27. L'église et le presbytère sis au 665, avenue de l'Église
28. Le couvent sis au 12, avenue Dahlia
29. L'église sise au 310, avenue Brookhaven (Dorval Strathmore United Church)
30. L'église sise au 470, avenue Brookhaven (Lakeshore Evangelical Church)
31. L'église sise au 1300, avenue Carson (St. Veronica Church)
32. L'église sise au 865, chemin du Bord du Lac (St. Andrew and St. Mark Church)
33. Le bâtiment industriel converti en immeuble résidentiel au 479, avenue Mousseau-Vermette



Bâtiments d'intérêt patrimonial

- Grande propriété à caractère institutionnel
- Secteur de valeur exceptionnelle
- Secteur de valeur intéressante
- Ensemble urbain d'intérêt
- Limite municipale



Carte 3 – Patrimoine

- Secteur d'intérêt archéologique
- Limite municipale



Carte 4 – Patrimoine archéologique

CONTRAINTES LIÉES À L'AÉROPORT

L'aéroport international Montréal-Trudeau fait partie intégrante de la Cité de Dorval influençant inévitablement l'évolution de son territoire. Le plan ci-contre identifie les courbes de projection de bruit perçu (NEF). Le programme NEF calcule l'ambiance sonore prévu, en unités NEF, pour le voisinage des aéroports. Selon le niveau, des actions doivent être entreprises pour assurer un bon voisinage entre les fonctions de l'aéroport et les fonctions plus sensibles. Ainsi, l'occupation d'un emplacement dans une zone dont le niveau de bruit projeté est supérieur à 25 devra être régi par la réglementation de façon à diminuer le plus possible les nuisances sonores et de vibrations.

-  Courbe NEF 30 (2012)
-  Courbe NEF 25 (2012)
-  Périmètre du règlement de zonage fédéral de l'aéroport
-  Limite municipale



Carte 5 – Contraintes liées à l'aéroport

GRANDS PROJETS EN TRANSPORT

L'agglomération de Montréal, dans son schéma d'aménagement et de développement identifie des grands projets en transport qui auront un impact sur l'évolution du territoire de la Cité de Dorval. Ces grands projets en transport modifieront possiblement les habitudes de déplacements en favorisant leur fluidité, une multiplication des liens avec les territoires limitrophes et une augmentation de l'utilisation des transports alternatifs à la voiture.

Ces grands projets sont :

- L'implantation de nouveaux systèmes de train (SLR ou tram-train) entre le centre-ville et l'ouest de l'île, et aussi partir de la station Angrignon vers LaSalle, Lachine et Dorval incluant une navette entre le centre-ville et l'aéroport. Ce nouveau système permettrait de rejoindre non seulement l'aéroport, mais aussi le centre de la ville par l'avenue Dorval.
- La mise en place de mesures préférentielles par bus (STM) à partir de l'autoroute 40 vers les secteurs industriels de la Cité, par le boulevard Hymus vers la Ville de Pointe-Claire et par le boulevard de la Côte-Vertu vers l'aéroport.
- La réfection de l'échangeur des Sources à l'intersection de l'autoroute 40 entre la Cité de Dorval et la Ville de Pointe-Claire.
- L'amélioration des accès routiers à l'aéroport international Montréal-Trudeau au niveau de l'échangeur Dorval.

- Réseau artériel d'agglomération
- Mesure préférentielle pour bus à l'étude (STM)
- Projet d'infrastructure
- Tronçon à réhabiliter
- Limite municipale



Carte 6 – Grands projets en transport



CHAPITRE 2

2. TENDRE VERS UNE COLLECTIVITÉ DURABLE – VISION D’AVENIR

Dorval 2031 : des espaces de vie et des formes urbaines durables

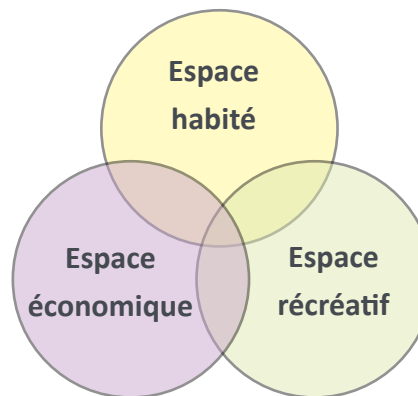
La vision d’aménagement et de développement du Plan d’urbanisme durable de la Cité de Dorval s’appuie sur la configuration des divers espaces de vie composant la collectivité. L’espace de vie se définit comme étant à la fois des espaces habités, des espaces économiques et des espaces récréatifs. Contrairement à la planification traditionnelle du territoire qui favorise une ségrégation des activités, l’approche de gestion par écosystème privilégie une intégration des différentes fonctions dans une perspective de préservation et d’utilisation durable des ressources naturelles. Une composition harmonieuse des espaces de vie contribuera à une gestion et occupation responsable du territoire.

Mode d’occupation de l’espace pour des fonctions particulières

- **ESPACE HABITÉ**
Lieu destiné à l’habitation des ménages où les fonctions principales consistent à soutenir un milieu de vie (ex. un quartier résidentiel).
- **ESPACE ÉCONOMIQUE**
Lieu et activité humaine qui consistent en la production, la distribution, l’échange et la consommation de biens et de services.
- **ESPACE RÉCRÉATIF**
Lieu destiné principalement à la récréation, au divertissement, à l’animation ou la détente (ex. parcs et espaces verts, équipements institutionnel et communautaire, etc.).

L’approche écosystémique ou par écosystème est une méthode de gestion où les terres, l’eau et les ressources vivantes sont intégrées pour favoriser la conservation et l’utilisation durable et soutenable des ressources naturelles, afin de respecter les interactions dans les écosystèmes dont l’être humain dépend. En résumé, toutes les parties d’un écosystème sont liées, il faut donc tenir compte de chacune d’entre elles.

LES ESPACES DE VIE



LES PRATIQUES DURABLES

Mixité
Densité
Forme urbaine
Durabilité
Mobilité
Vitalité



VISION 2031

Espace de vie

	Espace habité
	Espace économique
	Espace récréatif

Élément structurant

	Pôle intermodal
	Cœur économique
	Parcours riverain
	Lien de transports collectif et actif
	Accès, vue et perspective



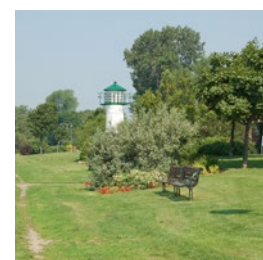
Carte 7 – Vision 2031

Trois grands défis supportent la Vision d'aménagement et de développement du territoire, dans l'horizon 2015-2031. Pour chaque défi, des grandes orientations sont identifiées. Celles-ci découlent du portrait et de l'analyse du territoire ainsi que de la participation citoyenne tout au long du processus d'élaboration du plan d'urbanisme durable. Ces orientations devront se traduire par diverses mesures réglementaires et par un ensemble de mesures soutenues à court et à moyen terme par les différents services municipaux.

- **Défi 1 :** Préserver des milieux de vie conviviaux et homogènes, tout en favorisant une densité ou une intensité optimale de l'occupation du territoire.
 - Favoriser un développement harmonieux des espaces habités en respect de l'histoire, des caractéristiques du cadre bâti et du patrimoine architectural.
 - Assurer la mise en place d'un réseau de liens actifs sécuritaires entre les secteurs de la Ville.
 - Promouvoir un développement résidentiel répondant à toutes les générations de population.
 - Assurer l'intégration harmonieuse des développements de forte densité en rattachant les autorisations requises à la réalisation d'études d'impact rigoureuses.
- **Défi 2 :** Diversifier les activités économiques pour le rayonnement des pôles d'emplois et renouveler les centres de services de proximité en favorisant une meilleure qualité, mixité et densité.
 - Favoriser la mise en valeur et une diversification des activités à l'intérieur du secteur central de la Ville.
 - Encourager un développement axé sur l'utilisation des transports alternatifs à la voiture.
 - Promouvoir la diversité et la complémentarité commerciales à l'extérieur du secteur central.
- **Défi 3 :** Limiter les impacts environnementaux en s'assurant l'intégration et l'application de meilleures pratiques durables.
 - Favoriser des aménagements paysagers publics et privés de qualité visant à maintenir et développer la biodiversité.
 - Reconnaître la foresterie urbaine et ses composantes comme acteur majeur de la lutte aux îlots de chaleur.
 - Protéger et valoriser les paysages et les espaces naturels du territoire de la ville.

Pour assurer le respect de ces grandes orientations, une stratégie de mise en valeur pour chaque espace de vie est présentée aux pages suivantes. Cette stratégie établit de façon spécifique les actions à réaliser à court, moyen et long terme. Les espaces de vie ont été identifiés en fonction de l'approche de gestion par écosystème présentée à la page 21 et des caractéristiques intrinsèques au territoire de la ville. Les espaces de vie de la Cité de Dorval sont :

- Le secteur central historique et son tracé fondateur;
- Le secteur central urbain;
- Les quartiers résidentiels;
- Les pôles d'emplois;
- La biodiversité, les espaces verts et la gestion des ressources.



LES PLANS D'AMÉNAGEMENT DES ESPACES DE VIE



LE SECTEUR CENTRAL HISTORIQUE
ET SON TRACÉ FONDATEUR



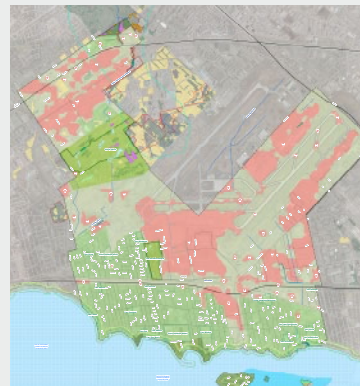
LE SECTEUR CENTRAL URBAIN



LES QUARTIERS RÉSIDENTIELS



LES PÔLES D'EMPLOIS



LA BIODIVERSITÉ, LES ESPACES VERTS
ET LA GESTION DES RESSOURCES

ESPACE DE VIE



Le chemin du Bord du Lac constitue un tracé fondateur qui a servi d'épine dorsale au développement du territoire.

LE SECTEUR CENTRAL HISTORIQUE ET SON TRACÉ FONDATEUR

VIEUX-VILLAGE ET CHEMIN DU BORD DU LAC

CONTEXTE

Le chemin du Bord du Lac, comme toute route principale ayant contribué à façonner un noyau villageois, un centre-ville ou un milieu de vie, fait face à certaines problématiques de mise en valeur et de cohabitation entre les différents usagers (piéton, cycliste, automobiliste), particulièrement en raison de la présence marquée de l'automobile et du transit qui y est engendré. Ce parcours riverain, à la fois d'intérêt historique, culturel et institutionnel, avait pour fonction première de donner accès aux terres longeant le lac Saint-Louis et d'offrir, par le fait même, une vue imprenable sur un paysage d'intérêt. Au fil du temps, différentes activités se sont établies pour former l'espace de vie actuel qui a conservé, somme toute, des témoins historiques. Des investissements importants ont été consentis, à la fois, pour la revitalisation du secteur central historique, soit le Vieux-village, et pour l'établissement d'un parcours récréatif significatif (route verte, parc et espace vert offrant une vitrine sur le lac Saint-Louis, acquisition du musée, de la maison du Jardinier et du marché public). Malgré ces gestes, le Vieux-village et son parcours requièrent une vision globale de mise en valeur afin que la Cité de Dorval se distingue davantage au sein de la voie de ceinture patrimoniale métropolitaine.

ENJEUX

- Valorisation de l'ensemble patrimonial d'intérêt que représentent le Vieux-village et son tracé fondateur
- Maintien de la vocation civique du pôle et des équipements culturel, institutionnel et des lieux de culte à l'intérieur du secteur central historique
- Optimisation de la vitalité économique des commerces et services et diversification des biens et services offerts
- Dispersement et discontinuité des activités commerciales
- Revitalisation du cadre bâti dans le respect du caractère d'origine et meilleure intégration des nouvelles insertions
- Animation quatre saisons des espaces d'intérêt
- Cohabitation et sécurité des usagers, le long du parcours et aux intersections structurantes

AXE D'INTERVENTION

Un centre villageois et un parcours riverain distinctif, animé et hautement fréquenté

Basée sur la mise en valeur des éléments identitaires et la mise en réseau des attraits, la vision d'aménagement favorise l'établissement d'une destination de choix. Attrayant et animé, le Vieux-village et les haltes aménagées le long du parcours riverain permettront à la population et aux visiteurs de s'y attarder pour de multiples raisons, tout en favorisant le renforcement du sentiment d'appartenance de la collectivité et la croissance de la vitalité économique locale. Le piéton priorisé et le partage de l'espace entre les divers usagers contribueront également à la convivialité des lieux.

Les interventions à privilégier :

- Redéfinir le périmètre du noyau villageois pour mieux intervenir et valoriser son dynamisme économique
- Convenir de la composition commerciale idéale, en complémentarité avec le secteur central urbain
- Aménager une rue commerciale d'ambiance (usage, architecture, façade commerciale, aménagements des domaines public et privé)
- Établir une promenade riveraine le long du chemin du Bord du Lac ponctuée d'escaltes animées (ex. pause culturelle, promenade commerciale, promenade de détente, aire de restauration et café, relais pour cycliste, accès au lac Saint-Louis et à des activités nautiques extensives, etc.)
- Créer divers lieux de rassemblement toute saison
- Intégrer au sein du parcours les éléments identitaires structurants (ex. intersection importante, bâtiment et ensemble patrimonial, équipement institutionnel et lieu de culte, parc et espace vert, patrimoine paysager, Route verte, lac St-Louis et cours d'eau, etc.)
- Animer chacun des espaces par une mixité d'usage et de services (ex. café au musée, location de canot, etc.), des aménagements distinctifs (ex. place publique, jeu d'eau, mobilier urbain, éclairage, etc.) et la tenue d'événements particuliers
- Supporter l'aménagement de projets durables (bâtiment durable et aménagement écologique des sites)



Chemin du Bord du Lac



Tracés fondateurs de l'île de Montréal



Voiliers et sports nautiques sur le lac St-Louis

PRINCIPES DURABLES

Mixité

- Bâtiment à usage mixte (ex. habitation, commerce et terrasse, bureau, communautaire et institutionnel)
- Parc et espace vert
- Logement abordable
- Continuité commerciale au rez-de-chaussée des bâtiments
- Halte à usage mixte (ex. café au musée, équipement de loisir au sein des parcs, etc.)

Forme urbaine

- Rue commerciale d'ambiance et parcours identitaire
- Intégration harmonieuse des nouvelles insertions
- Respect du caractère architectural d'origine
- Préservation de l'architecture significative et d'intérêt patrimonial
- Espace et parcours animés, voie publique partagée priorisant les piétons et cyclistes, aménagement de la rue à des fins publiques et d'animation, mise en réseau des lieux d'animation (hôtel de ville, église, parc et espace vert, lac Saint-Louis, etc.)

Durabilité

- Intégration de bâtiments et pratiques durables (écoconstruction, efficacité énergétique, gestion de l'eau, gestion des matières résiduelles)
- Aménagement écologique des sites
- Aménagement attrayant contribuant à l'activité physique et à la sécurité des lieux (signalisation, visibilité et éclairage, accès à de l'aide, achalandage, surveillance et patrouille, entretien, mobilier urbain adéquat)

Mobilité

- Partage et intégration des réseaux de circulation dédiés aux piétons, aux personnes à mobilité réduite, aux cyclistes, au transport collectif et à l'automobile
- Gestion du stationnement durable

Biodiversité

- Création d'un milieu vert et de biodiversité par l'accroissement de la canopée d'arbres, l'aménagement d'espaces verts écologiques et l'élimination des îlots de chaleur (ex. aire de stationnement, espace résiduel non aménagé)

Vitalité économique

- Développement des places d'affaires, commerces et services spécialisés et vitrine commerciale attrayante

Quelques références...



Échelle humaine et mixité des fonctions, Lachine

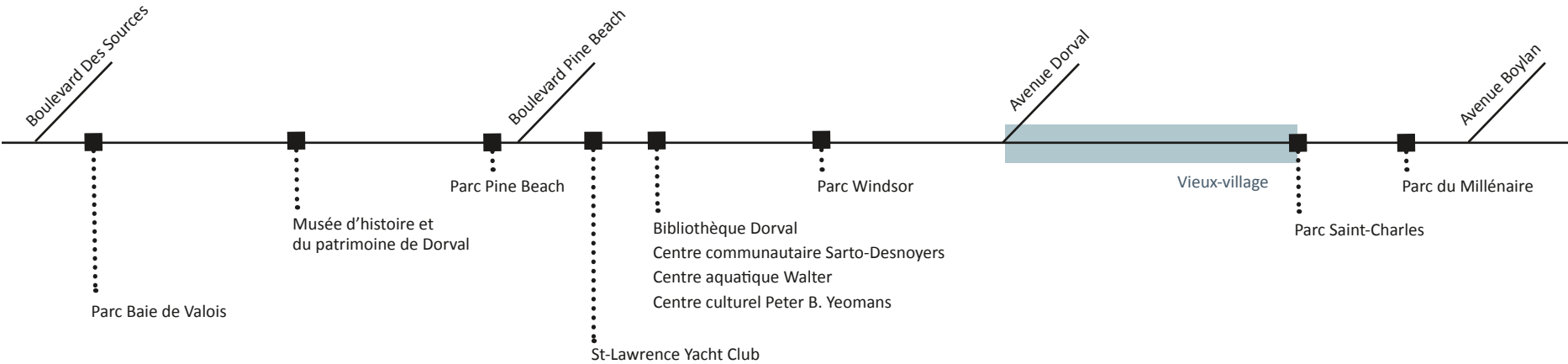


Aménagement de l'espace public favorisant les déplacements actifs, Rue Milton, Montréal



Sports nautiques non motorisés, Dorval

PRINCIPAUX ATTRAITS DU PARCOURS RIVERAIN DU CHEMIN DU BORD DU LAC



STRATÉGIE DE MISE EN VALEUR

OBJECTIF 1	Distinguer les éléments identitaires du Vieux-village et du parcours riverain	Échéance			Partenaire
		C	M	L	
Action 1.1	Élaborer une vision globale d'aménagement et de développement et l'assujettir aux outils de planification : PPU, PPCMOI, PIIA	X			Cité de Dorval Partenaires publics et privés
Action 1.2	Caractériser les éléments identitaires (patrimoine bâti, naturel, paysager, lieux de culte) et leur valeur de préservation	X	X	X	Cité de Dorval Partenaires publics et privés
Action 1.3	Maintenir le règlement sur les démolitions de bâtiments patrimoniaux afin d'éviter des pertes irréversibles et élaborer un programme d'information et de sensibilisation	X	X	X	Cité de Dorval
Action 1.4	Appliquer les mesures nécessaires à un examen du potentiel archéologique, préalablement aux travaux d'excavation, dans les secteurs d'intérêt archéologique à fort potentiel (subventions du ministère de la Culture et des Communications et de la Condition féminine)	X	X	X	Cité de Dorval Partenaires publics et privés
Exemples d'interventions :					
- Propriété privée : recommander une surveillance et/ou un inventaire archéologique					
- Propriété institutionnelle ou municipale : assurer une surveillance et/ou un inventaire archéologique					
Action 1.5	Augmenter progressivement et selon leur valeur intrinsèque le nombre de bâtiments patrimoniaux	X	X	X	Cité de Dorval Partenaires publics
Action 1.6	Élaborer une étude du couvert forestier et des terrains localisés à l'intérieur des secteurs de valeur exceptionnelle et intéressante afin d'encadrer le développement urbain et assurer la protection du couvert forestier mature, notamment en éloignant les constructions et les infrastructures des arbres possédant une grande valeur	X	X	X	Cité de Dorval Partenaires publics et privés

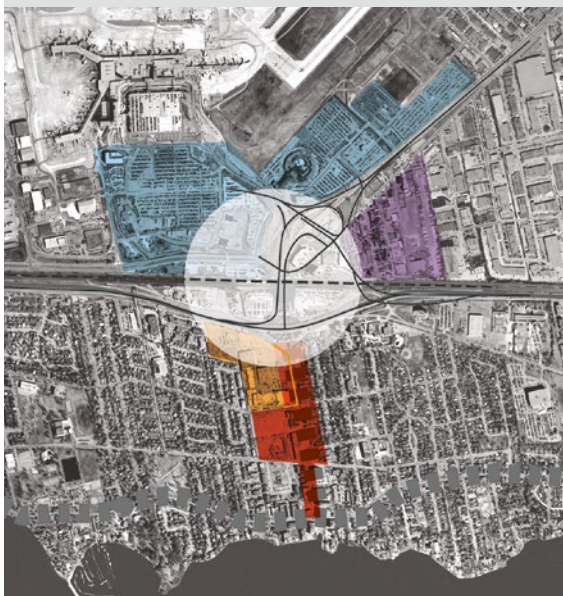
OBJECTIF 2	Renforcer le dynamisme économique	Échéance			Partenaire
		C	M	L	
Action 2.1	Élaborer une étude de positionnement commercial afin d'assurer une offre de biens et services spécialisée, concurrentielle et complémentaire aux autres pôles	X			Cité de Dorval Partenaires publics et privés
Action 2.2	Poursuivre les efforts de revitalisation et de dynamisation des artères commerciales et ce, non seulement sur l'avenue Dorval et le chemin Bord-Du-Lac mais aussi dans des secteurs plus excentriques tels que l'avenue Cardinal ou l'avenue Bourke	X	X	X	Cité de Dorval Partenaires publics et privés
Action 2.3	Maintenir et renouveler le programme d'activités et d'animation quatre saisons	X	X	X	Cité de Dorval Partenaires publics et privés
Action 2.4	Mettre en œuvre ou poursuivre des programmes destinés à améliorer la diversité et la complémentarité commerciale sur les avenues commerçantes de la cité	X	X	X	Cité de Dorval Partenaires publics

**Note : 4 AS - Ces municipalités sont reconnues pour leurs bonnes pratiques favorisant la mise en place et le maintien d'un processus de concertation entre les différents acteurs du développement local, le renforcement de la vitalité socioéconomique, l'amélioration physique des espaces publics et des bâtiments, ainsi que la préservation et la mise en valeur de leur patrimoine bâti, naturel et culturel.*

OBJECTIF 3	Aménager un parcours convivial	Échéance			Partenaire
		C	M	L	
Action 3.1	Élaborer et mettre en œuvre un plan directeur d'aménagement du tracé fondateur notamment pour un meilleur partage de la voie publique entre les usagers et le verdissement des espaces public et privé	X	X	X	Cité de Dorval Partenaires publics et privés

C : court terme (0-5 ans), M : moyen terme (6-10 ans), L : long terme (11-20 ans)

ESPACE DE VIE



Localisation du pôle intermodal à la confluence de l'autoroute 20, de la gare de train, de l'aéroport et de la friche industrielle à développer.

LE SECTEUR CENTRAL URBAIN

PÔLE INTERMODAL ET SES ABORDS

CONTEXTE

Cet espace économique constitué au pourtour de l'entrée de ville principale de la Cité de Dorval et d'un pôle intermodal métropolitain, voire international, présente un potentiel de mise en valeur indéniable. La forme urbaine, la densité, la mixité des fonctions, les parcours et les liaisons de transport et de mobilité ne permettent pas une occupation et un développement économique optimal du secteur central urbain. Quatre sous-secteurs, en favorisant une planification davantage intégrée, pourront contribuer à un meilleur dynamisme, soit le site du centre commercial Les Jardins Dorval, l'avenue Dorval, la friche industrielle A-20/A-520 et le site du Terminal de la zone aéroportuaire Montréal-Trudeau.

ENJEUX

- Faible dynamisme économique du pôle dans son ensemble
- Déclin des activités commerciale et industrielle
- Sous occupation de l'espace et des terrains
- Mauvaise qualité de la forme urbaine, du cadre bâti et de l'aménagement de l'entrée de ville
- Conflits de circulation entre les divers usagers (piéton, automobile, transport collectif) et problématiques de sécurité
- Concentration marquée d'espaces résiduels et d'îlots de chaleur

AXE D'INTERVENTION

UN CŒUR ÉCONOMIQUE ATTRACTIF, NOVATEUR ET CONVIVIAL

Le cœur de la Cité de Dorval, qui inclut l'avenue Dorval, le centre commercial Les Jardins Dorval, le pôle industriel et les abords de l'aéroport, est propice à un renouveau urbain qui permettra son redéveloppement en un véritable pôle économique attractif. Le réaménagement de l'échangeur Dorval améliorera les liens en transports collectif et actif, tout en soutenant l'établissement d'un pôle intermodal intégré et structuré selon les principes du *Transit oriented development* (TOD).

Ce renouveau urbain privilégiera une intensification des activités au cœur de la cité, une diversification des usages et une intégration de critères de design novateurs dans la construction de bâtiments durables et l'aménagement de l'espace public. Ce secteur central urbain et contemporain deviendra à la fois un pôle économique attractif, un milieu de vie convivial et un environnement physique novateur qui contribuera à l'image distinctive de la Cité de Dorval.



Avenue Dorval



Les Jardins Dorval



Échangeur Dorval



Gare de Dorval



Terminal aéroportuaire

Quelques références...



Aéroport d'Amsterdam

- Adresse distinctive
- Signature prestigieuse
- Architecture novatrice
- Espace public attractif
- Îlot de fraîcheur et espace vert

← AÉROPORT

POLE D'EMPLOIS À REQUALIFIER

- Dynamisme économique
- Pôle d'emplois et d'affaires
- Milieu de vie



Écoquartier Estimaerville, Ville de Québec



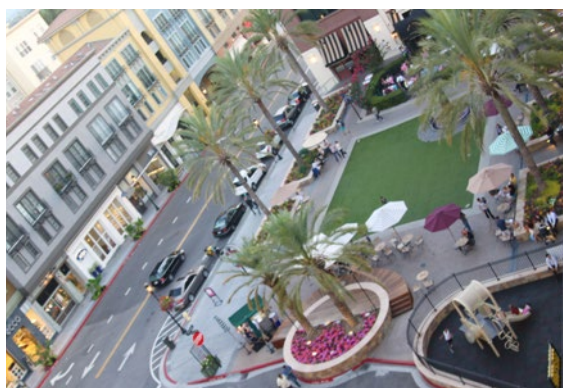
**POLE INTERMODAL
ENTREE DE VILLE**

← LES JARDINS

- Image renouvelée
- Centre de services et milieu de vie
- Densité d'occupation optimale
- Usages mixtes

AVENUE DORVAL

- Rue prestigieuse et conviviale
- Usages mixtes
- Place publique: animation et rassemblements
- Symbole urbain



Centre commercial à usage mixte, Santana Row, San Jose, Californie



Rue commerciale, Sainte-Agathe



Rue complète, Seattle



Qualité des aménagements paysage et façades animés, Chicago



Terrasses sur l'espace public, Val-d'Or

PRINCIPES DURABLES

Mixité

- Bâtiments à usage mixte (ex. habitation, commerce, bureau, industrie urbaine, communautaire et institutionnel)
- Parc et espace vert
- Soutien d'une mixité sociale

Forme urbaine

- Forme urbaine selon les principes d'un TOD
- Espace aménagé à l'échelle humaine autour d'un lieu animé (rue, place publique, parc et espace vert, bassin d'eau, etc.)
- Design urbain et signature architecturale contemporains de grande qualité

Durabilité

- Bâtiment durable et aménagement de site écologique (écoconstruction, efficacité énergétique, gestion de l'eau, gestion des matières résiduelles)
- Aménagement attrayant contribuant à l'activité physique et à la sécurité des lieux (signalisation, visibilité et éclairage, accès à de l'aide, achalandage, surveillance et patrouille, entretien, mobilier urbain adéquat)

Mobilité

- Réseaux de circulation partagés et dédiés aux piétons, aux personnes à mobilité réduite, aux cyclistes
- Gestion du stationnement durable (stationnement souterrain ou étagé)

Biodiversité

- Aménagement d'espaces verts écologiques
- Création d'un milieu vert et de biodiversité
- Accroissement de la canopée d'arbres et réduction des îlots de chaleur

Vitalité

- Développement, rayonnement et complémentarité des activités commerciales et de services, d'affaires et de prestige

LES JARDINS DORVAL – CENTRE COMMERCIAL ET MILIEU DE VIE

L'amélioration des conditions de déplacements au cœur de la Cité de Dorval constitue une importante opportunité de renouveler la vocation du centre commercial Les Jardins Dorval et de ses abords. Actuellement dominé par un centre commercial de « première génération » et de grandes surfaces asphaltées, ce pôle présente un potentiel de renouveau urbain qui permettra une intensification et une diversification des activités.

Ce réaménagement contribuera ainsi à créer un réel centre urbain de services au cœur de la Cité, où se côtoieront résidences, commerces de détail, grandes surfaces commerciales et lieux de divertissement. De plus, l'intégration d'espaces publics de qualité, dignes de soutenir la vie civique et d'accueillir des événements rassembleurs, donnera une signature distinctive au secteur central urbain.

Quelques références...

Usage mixte



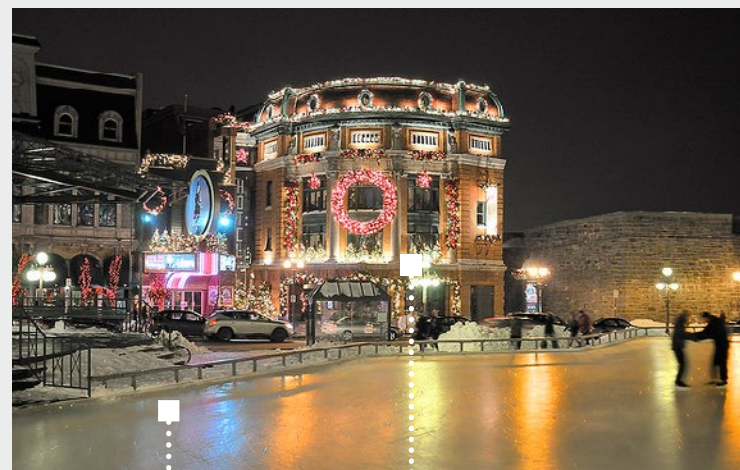
commerce de
grande surface

espace public
aménagé

résidentiel commerce
de détail

Santana Row - San Jose, Californie

Espace public



animation quatre saisons

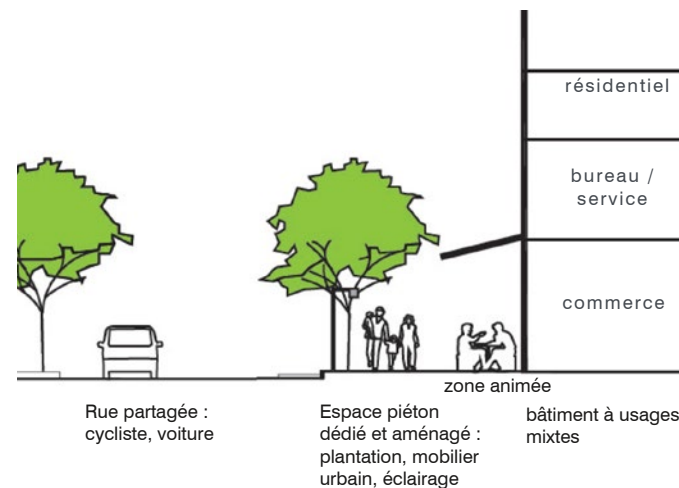
façade animée

Place d'Youville, Ville de Québec

AVENUE DORVAL – BOULEVARD URBAIN

Avec une large emprise pavée et un environnement peu convivial pour les piétons et cyclistes, l'aménagement actuel de l'avenue Dorval limite sa capacité à remplir son rôle fondamental d'épine dorsale au sein des milieux de vie. Le réaménagement de l'avenue sous le principe d'une rue complète permettra d'en faire une avenue sécuritaire et attractive pour tous les résidents et les visiteurs, au sein de laquelle l'ensemble des usagers de l'espace public (piéton, cycliste, usager des transports collectifs, automobiliste) cohabiteront harmonieusement par un partage plus équitable et sécuritaire de l'espace.

Avec un espace public aménagé et animé, un mobilier urbain de qualité, un cadre bâti attractif et une mixité accrue des usages, l'avenue Dorval sera une avenue prestigieuse qui constituera une destination de choix, tant à l'échelle locale que métropolitaine.



Quelques références...

Complete Street - Rue conviviale



Charlotte, Caroline du Nord

Labels in the image include:

- rue partagée
- passage pour piétons
- façade animée
- canopée d'arbres
- éclairage et mobilier urbain

Mixité et densité



Portland, Oregon

Labels in the image include:

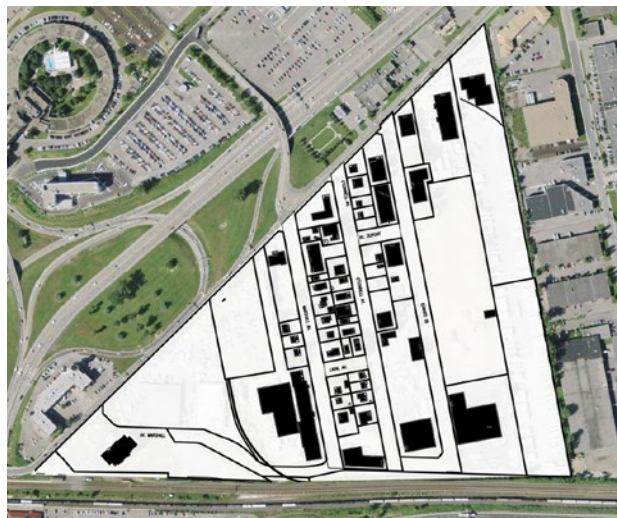
- terrasse extérieure
- façade animée
- cohabitation d'usages

ÉCOPARC – QUARTIER D’AFFAIRES NOVATEUR

Situé directement à l’est de l’échangeur Dorval, le secteur localisé entre l’autoroute 20 et le chemin de la Côte-de-Liesse est actuellement déstructuré et sujet à une cohabitation difficile des usages qui limite de manière importante son attrait.

En contrepartie, sa proximité au pôle intermodal renouvelé, à l’aéroport international et aux secteurs industriels crée une importante opportunité de remise en valeur qui permettra de revoir sa vocation, afin de créer un véritable pôle d’affaires mixte intégrant des emplois diversifiés et des commerces de proximité et si possible, des logements intégrés de façon harmonieuse à ces fonctions.

Développé selon les plus hauts standards de construction durable et d’aménagement paysager écologique, ce secteur se démarquera par la qualité de l’architecture, le design des espaces et son intégration harmonieuse à l’environnement. L’aménagement de l’écoparc sera une opportunité de réintroduire la nature dans la ville, avec une place importante donnée aux espaces verts et à l’intégration de technologies novatrices telles les toits verts, qui transformeront les îlots de chaleur en îlots de fraîcheur et qui feront de Dorval une référence en matière d’aménagement urbain durable.



Secteur écoparc



Bâtiment à usages mixtes, espaces public / privé animés,
La Haye, Pays-Bas

Quelques références...

Architecture novatrice et durable



Architecture distinctive, Saint-Laurent

Technoparc Montréal

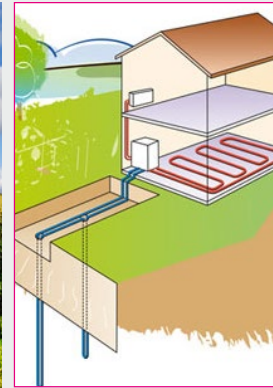


Écoconstruction / efficacité énergétique, Maastrich, Pays-Bas

Équipement et infrastructure



Centrale de cogénération, Germany



Géothermie



Gestion intégrée des matières résiduelles

Copyright Envac



Stockholm, Suède

Aménagement écologique



Stationnement sur pavé perméable, Stockholm, Suède



Infrastructure de transport et aménagement du rue durable, Fribourg, Allemagne



Îlot de fraîcheur

STRATÉGIE DE MISE EN VALEUR

OBJECTIF 1	Établir une vision intégrée et de prestige de l'aménagement de l'entrée de ville et de ses abords	Échéance			Partenaire
		C	M	L	
Action 1.1 Améliorer la gouvernance et la concertation des parties prenantes par la mise en place d'un comité mixte municipal/partenaires public-privé		X	X	X	Cité de Dorval Partenaires publics et privés (ADM, Via Rail, AMT, STM, Industrie, Commerçant, Résident, etc.)
Action 1.2 Élaborer une vision globale d'aménagement et de développement (TOD) et l'assujettir aux outils de planification : PPU, PPCMOI, PIIA; secteur TOD, zone prioritaire d'aménagement, de réhabilitation ou de densification (zone franche d'approbation référendaire)		X			Cité de Dorval Partenaires publics et privés (ADM, Via Rail, AMT, STM, Industrie, Commerçant, Résident, etc.)
Action 1.3 Élaborer et mettre en œuvre un programme d'aménagement du domaine public		X	X	X	Cité de Dorval Partenaires publics et privés
OBJECTIF 2	Favoriser un meilleur mix, positionnement et rayonnement des pôles économiques	Échéance			Partenaire
		C	M	L	
Action 2.1 Élaborer une étude de positionnement commercial afin d'assurer une offre de biens et services concurrentielle et complémentaire entre les pôles		X			Cité de Dorval Partenaires privés
Action 2.2 Réaliser une caractérisation de la friche industrielle (ex. tenure des terres, évaluation foncière bâti/terrain, contamination, concept d'aménagement potentiel, recette fiscale, etc.) et une étude d'opportunité de redéveloppement en concertation avec les parties prenantes		X	X		Cité de Dorval Partenaires publics et privés
Action 2.3 Élaborer une politique de logement abordable et de logement pour les aînées ou règlement incitatif ou condition à l'émission d'un permis de lotissement (stratégie à valider)		X	X	X	Cité de Dorval Partenaires publics et privés
OBJECTIF 3	Augmenter la part modale des modes de transport collectif et actif	Échéance			Partenaire
		C	M	L	
Action 3.1 Élaborer un plan de déplacement local et de mobilité active à l'échelle de la Cité de Dorval afin d'assurer l'interconnexion et l'intermodalité entre les réseaux et modes de déplacement et d'améliorer la desserte (fréquence, trajet, etc.)		X			Cité de Dorval Partenaires publics et privés (ADM, AMT, STM, Via Rail, etc.)
Action 3.2 Faire des représentations auprès d'ADM pour une meilleure intégration au réseau existant de transport collectif et utilisation de la navette projetée entre l'aéroport et le centre-ville		X			Cité de Dorval ADM
Action 3.3 Promouvoir et inciter les entreprises à mettre en place des services alternatifs à l'automobile. (ex. programme Allégo, location de vélo de longue durée, autopartage, covoiturage, etc.)		X	X	X	Cité de Dorval Partenaires publics et privés
Action 3.4 Favoriser le transport actif en facilitant et en rendant plus sécuritaires les déplacements piétonniers, en créant de nouveaux liens entre les secteurs habités et les secteurs de services commerciaux et publics et en prolongeant le réseau cyclable tant sur les artères importantes que secondaires		X	X	X	Cité de Dorval Partenaires publics (STM, AMT)

C : court terme (0-5 ans), M : moyen terme (6-10 ans), L : long terme (11-20 ans)

STRATÉGIE DE MISE EN VALEUR

OBJECTIF 4 Réduire les GES et les îlots de chaleur	Échéance			Partenaire
	C	M	L	
Action 4.1 Prendre en compte le bilan carbone GES de la collectivité montréalaise et adhérer au programme Climat municipalités pour l'élaboration d'un plan d'action et d'un plan d'adaptation visant leur réduction Plan de développement de la collectivité montréalaise : Réduire de 30 % les émissions de GES d'ici 2020 par rapport à 1990	X	X	X	Cité de Dorval Partenaires publics et privés
Action 4.2 Élaborer et mettre en œuvre un programme de reconnaissance et incitatif pour la réalisation de bâtiments durables et d'aménagement écologique des sites (ex. Programmes de certification en développement durable de la Ville de Trois-Rivières et de la Ville de Victoriaville)	X	X	X	Cité de Dorval
Action 4.3 Exiger des dispositions normatives quant à l'aménagement d'espaces verts, à la plantation d'arbres, à la perméabilité des surfaces et au développement de la biodiversité - Superficie minimale en espace vert aménagé avec des espèces indigènes - Aménagement des espaces libres végétalisés autour des bâtiments - Augmentation de la canopée des arbres et des arbustes - Augmentation de la capacité de rétention d'eau sur les sites pour accroître le taux d'humidité des sols (ex. jardin de pluie, bassin de rétention, etc.)	X			Cité de Dorval
Action 4.4 Réviser les exigences quant au stationnement selon l'aménagement d'un TOD (Stratégie réglementaire sur le stationnement durable) : - Nombre moins élevé de cases de stationnement en raison de la présence du pôle intermodal (gare de train, terminus d'autobus) - Réduction du nombre de cases (centre commercial, espace à bureau, habitation multifamiliale) et plafond au nombre de cases - Réduction de la largeur minimale des cases - Cases en souterrain (multifamiliale, commerce et industrie) - Revêtement perméable des surfaces - Plantation et aménagement paysager	X			Cité de Dorval
Action 4.5 Protéger davantage les arbres matures du domaine public et privé grâce à une réglementation plus serrée et plus soucieuse du maintien de la canopée urbaine, notamment grâce à un contrôle plus rigoureux de l'abattage d'arbres	X			Cité de Dorval

C : court terme (0-5 ans), M : moyen terme (6-10 ans), L : long terme (11-20 ans)

ESPACE DE VIE



- Milieu de vie
- Parcours riverain
- Lien vers les nœuds de transport

Les quartiers résidentiels de Dorval se délimitent à l'intérieur d'axes de transport structurants, soit l'autoroute 20 et l'avenue Dorval, créant une barrière physique entre ceux-ci.

LES QUARTIERS RÉSIDENTIELS

L'espace de vie « Quartiers résidentiels » est abordé sous différents angles, à savoir la mixité intergénérationnelle, culturelle et socioéconomique, l'occupation optimale du sol (mixité et densité), le logement abordable, l'accès à des services de proximité, la santé et la sécurité urbaine, le transport et la mobilité durable.

CONTEXTE

La Cité de Dorval accueillait en 2011 plus de 18 615 personnes, soit environ 8 045 ménages. Les éléments structurants du territoire qui ont contribué à façonner les quartiers résidentiels sont principalement les rives du lac Saint-Louis, le parcours historique du chemin du Bord du Lac et l'axe de l'autoroute 20/voie ferrée. Ce dernier sépare le territoire en favorisant peu de liens entre les milieux de vie établis au nord et au sud. La plupart des habitations ont été construites entre 1946 et 1960, dès la fin de la Deuxième Guerre mondiale. La municipalité a d'ailleurs mis en place un programme de subventions afin de supporter la rénovation et l'entretien des immeubles locatifs.

La densité d'occupation du sol de 12 logements à l'hectare brut est similaire à une banlieue traditionnelle. Bien que la typologie d'habitation dominante soit la maison unifamiliale isolée, nous remarquons ces dernières années une certaine intensification de l'activité résidentielle. Le manque d'espaces vacants a pour effet d'exercer une pression sur le milieu. Deux phénomènes distincts n'ayant pas le même impact sont observés : la construction d'habitations multifamiliales offertes en copropriété à même des espaces requalifiés (industriel, institutionnel, commercial, résidentiel) contribuant à une occupation plus durable du territoire et le redéveloppement de certains lots où des résidences de grand gabarit s'insèrent parfois difficilement au milieu déjà établi et supportant peu la densification du territoire.

Le nombre de logements supplémentaires estimé à environ 1 000 unités d'ici 2021 (source : Cité de Dorval) témoigne de la nécessité de bien définir le redéveloppement des secteurs stratégiques. La présence d'infrastructures de transport structurantes (gares de train de banlieue Dorval et Pine Beach, terminus STM, lignes d'autobus), l'aéroport Montréal-Trudeau et la gare de train de Via Rail justifie l'établissement d'une trame urbaine plus compacte, mixte et durable à l'image des principes d'aménagement d'un TOD (*Transit Oriented Development*).

Par ailleurs, dans la prochaine décennie, la mise en chantier de logements plus abordables favorisant notamment l'accès à la propriété deviendra un enjeu d'importance afin de répondre aux besoins des personnes âgées et d'accueillir des jeunes familles avec enfants ainsi que les immigrants à l'intérieur des limites de la Cité de Dorval. La mixité intergénérationnelle, culturelle et socioéconomique devra être soutenue également par une desserte consolidée des services et équipements communautaires, de loisirs et récréatifs notamment par l'établissement de services de proximité.

ENJEUX

- Accroissement de la population, attraction de jeunes familles avec enfants et accueil et intégration des nouveaux arrivants
- Consolidation des acquis en termes d'espaces, d'équipements et de services communautaires, de loisirs et récréatifs
- Préservation du patrimoine historique et bâti, intégration harmonieuse des nouvelles insertions et amélioration de la durabilité du cadre bâti
- Intensification de l'occupation du sol, particulièrement aux abords des pôles de services, des équipements et des grands axes de transport
- Diversification des typologies d'habitations et modes d'occupation
- Accès à la propriété et disponibilité de logements plus abordables
- Établissement de pôles de proximité mixtes
- Amélioration des liens de transport et des modes actifs nord/ sud
- Consolidation des parcours cyclables et piétonniers et sécurisation des traverses routières
- Réutilisation et réaménagement des larges emprises des voies de circulation locale



Unifamiliale



Multifamiliale



Pôles de proximité



AXE D'INTERVENTION

DES MILIEUX DE VIE IDENTITAIRES ET DURABLES

Dans une perspective de développement et d'occupation durable du territoire, la faible densité observée au sein des banlieues traditionnelles telle que la Cité de Dorval pose d'importants défis en termes d'occupation optimale du territoire. Une meilleure densification et mixité des fonctions doit être recherchée. Outre que maximiser l'utilisation des infrastructures urbaines (égout et aqueduc) et favoriser l'utilisation et la performance des transports collectifs et des déplacements actifs, la densité contribue à la configuration physique du territoire et influence l'image projetée de la municipalité.

Pour un même espace donné, les usages résidentiels de haute densité n'auront pas le même impact sur la forme urbaine que ceux de faible densité. La préservation du patrimoine bâti et urbain d'intérêt prend tout son sens. Il appert d'assurer une évolution respectueuse des éléments identitaires du milieu, tout en favorisant des principes d'aménagement plus durables. Les secteurs suivants mériteront une attention et des dispositions d'encadrement particulières :

- Vieux-village et chemin du Bord du Lac (tracé fondateur)
- Secteurs de valeur patrimoniale exceptionnelle et de valeur patrimoniale intéressante
- Quartier résidentiel de la gare Pine Beach Nord

Potentiel de densification



Carte 8 – Potentiel de densification

-  Gare de train
-  Axe structurant de transport collectif
-  Secteur potentiel de densification

PRINCIPES DURABLES

Mixité

- Pôle de proximité et bâtiment à usage mixte (habitation, centre commercial linéaire, bureau, équipement institutionnel, communautaire et de loisir)
- Logement abordable, logement intergénérationnel ou supplémentaire

Forme urbaine

- Quiétude, qualité architecturale, forêt urbaine, voie publique partagée priorisant les piétons et cyclistes
- Intégration harmonieuse des nouvelles insertions
- Respect du patrimoine bâti et du caractère et des gabarits architecturaux d'origine

Durabilité

- Intégration de bâtiments et pratiques durables (écoconstruction, efficacité énergétique, gestion de l'eau, gestion des matières résiduelles)
- Aménagement écologique des sites
- Aménagement attrayant contribuant à l'activité physique et à la sécurité des lieux (signalisation, visibilité et éclairage, accès à de l'aide, achalandage, surveillance et patrouille, entretien, mobilier urbain adéquat)

Mobilité

- Intermodalité et connectivité des modes de transport collectif et actif
- Partage et intégration des réseaux de circulation dédiés aux piétons, aux personnes à mobilité réduite, aux cyclistes, au transport collectif et à l'automobile

Biodiversité

- Préservation et accroissement de la canopée d'arbres, aménagement d'espaces verts écologiques et élimination des îlots de chaleur (espace résiduel et aire de stationnement non aménagés)

Vitalité économique

- Densification aux endroits stratégiques
- Développement des pôles locaux de proximité



15 unités et moins par hectare brut



De 16 à 25 unités par hectare brut



Plus de 25 unités par hectare brut



EXEMPLES DE DENSITÉ URBAINE

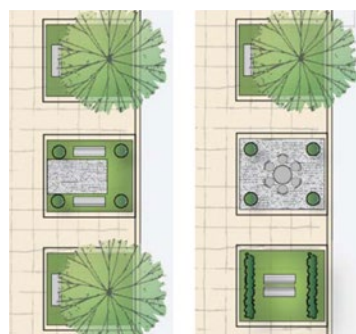
EXEMPLES DE RÉAMÉNAGEMENT DE VOIES DE CIRCULATION LOCALE

Images courtoisie de San Francisco Planning Department



Îlot de fraîcheur

Toutes les références de
verdissement d'espace public
sont de San Francisco



Îlot de fraîcheur



Fribourg, Allemagne



Espace vert et de détente

EXEMPLES DE RÉAMÉNAGEMENT DE DOMAINE PRIVÉ



Panneau photovoltaïque



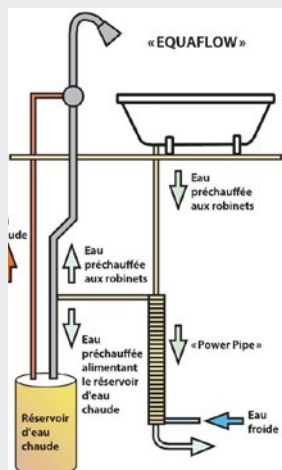
Isolant écologique



Aménagement de jardins de pluie



Toiture réfléchissante



Système de récupération de la chaleur des eaux grises



Stationnement perméable



Dispositif de réutilisation des eaux de pluie

QUARTIER RÉSIDENTIEL – PINE BEACH NORD ET SUD

La gare Pine Beach est implantée au cœur d'un quartier résidentiel paisible, composé majoritairement de maisons unifamiliales. Archétype des banlieues de première génération, ce secteur résidentiel constitue le milieu de vie de nombreux citoyens de la municipalité. La présence de la gare Pine Beach représente un atout certain en matière de desserte en transport collectif, mais exerce également quelques pressions de redéveloppement et de densification du territoire. Le respect du milieu déjà établi constitue un enjeu d'aménagement relevé à maintes reprises par les citoyens de la Cité de Dorval. Une intégration plus harmonieuse des nouvelles constructions devra être favorisée afin de maintenir le caractère du quartier, notamment en considérant les densités, les gabarits et les caractéristiques architecturales des bâtiments dans la conception des nouvelles constructions.

Le réaménagement d'une traverse récréative et utilitaire nord-sud plus sécuritaire permettra l'amélioration des liens entre les milieux de vie et de l'accessibilité à la gare Pine Beach, favorisant ainsi les déplacements actifs locaux. De plus, les nuisances engendrées par la présence des infrastructures de transport seront réduites avec l'implantation de mesures de mitigation en bordure de l'A-20 et la gestion du stationnement au pourtour de la gare, dans l'optique d'assurer la cohabitation harmonieuse des infrastructures et du milieu de vie paisible dans lequel elles s'insèrent.

Quelques références...



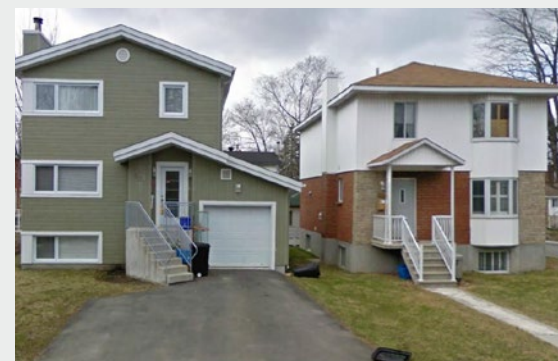
Lien nord-sud sécuritaire, Paris



Qualité des aménagements paysagers, Rueil-Malmaison, France



Mur anti-bruit de haute qualité architecturale, Gaschwitz, Allemagne



Subdivision de lot existant et insertion de nouveaux bâtiments respectant le gabarit du milieu d'insertion

STRATÉGIE DE MISE EN VALEUR

OBJECTIF 1	Maintenir les services communautaires et de loisirs de grande qualité offerts aux citoyens et renforcer la structure d'accueil pour les nouveaux arrivants	Échéance			Partenaire
		C	M	L	
Action 1.1 Adopter une Politique municipale de développement social ainsi qu'un plan d'action (thèmes : logement, environnement, famille, revitalisation urbaine intégrée, sécurité, travail, culture, loisir, participation citoyenne, etc.) et reconduire les politiques et programmes existants en soutien à la famille, aux aînés et aux nouveaux arrivants Exemples d'interventions : - Réalisation d'un sondage sur les besoins des citoyens - Élaboration d'un guide d'accueil pour les nouveaux résidants - Maintien du programme contre le décrochage - Maintien des programmes bilingues et des écoles de quartier - Etc.		X			Cité de Dorval Partenaires publics et privés
Action 1.2 Mettre à jour le plan directeur des équipements et espaces verts dans une perspective de développement durable Exemples d'interventions : - Construction d'un centre aquatique - Aménagement de nouveaux espaces verts et jardins collectifs ou communautaires (agriculture urbaine) - Aménagement de parcs à chiens et balisage de ces espaces - Ajout ou agrandissement des parcs riverains au lac Saint-Louis, entre autres, pour la pratique d'activités et de sports nautiques non motorisés (ex. rampe de mise à l'eau, canot, planche à voile, etc.) - Augmentation de la canopée d'arbres au sein des espaces verts existants - Réfection des bâtiments et équipements publics selon les pratiques durables (ex. efficacité énergétique) - Réalisation d'aménagements durables (ex. éclairage réduisant la pollution lumineuse, espèces indigènes contribuant à la biodiversité, gestion des eaux de ruissellement, élimination des îlots de chaleur, aménagement des aires de stationnement avec des matériaux perméables, plantation d'arbres) - Etc.		X	X		Cité de Dorval Partenaires publics et privés
Action 1.3 Élaborer et mettre en œuvre une politique de l'arbre (entretien, plantation)		X	X	X	Cité de Dorval Partenaires publics et privés
OBJECTIF 2	Préserver les éléments identitaires des quartiers résidentiels homogènes	Échéance			Partenaire
		C	M	L	
Action 2.1 Caractériser les éléments identitaires des quartiers résidentiels et élaborer un PIIA par secteur ou ensemble d'intérêt à préserver		X			Cité de Dorval Partenaires publics et privés
Action 2.2 Déterminer les mesures normatives d'encadrement pour assurer l'intégration harmonieuse des nouvelles insertions (ex. usage compatible, coefficient d'occupation du sol maximum, qualité architecturale) et les interventions de transformation et/ou d'agrandissement sur les bâtiments patrimoniaux		X			Cité de Dorval
Action 2.3 Élaborer et mettre en œuvre un programme d'information et de sensibilisation à l'égard de la protection du patrimoine bâti et des éléments architecturaux d'intérêt		X			Cité de Dorval Partenaires publics et privés

C : court terme (0-5 ans), M : moyen terme (6-10 ans), L : long terme (11-20 ans)

STRATÉGIE DE MISE EN VALEUR

OBJECTIF 3	Intensifier l'occupation du sol aux endroits stratégiques du territoire	Échéance			Partenaire
		C	M	L	
Action 3.1 Encadrer les secteurs et sites potentiels de densification de l'occupation du sol par les outils appropriés (zonage, PPCMOI, PIIA) - Gare Dorval (TOD) - Gare Pine Beach Nord(TOD) - Corridor de transport collectif structurant (ave. Dorval, boulevard Bouchard) - Gare Lachine		X			Cité de Dorval Partenaires publics et privés
Action 3.2 Autoriser à la réglementation d'urbanisme une meilleure mixité d'usages compatibles au sein des secteurs, sites et pôles de proximité (habitation, commerce de proximité, communautaire, institutionnel, récréatif) de manière à soutenir l'animation des lieux et les activités de socialisation Exemples d'interventions : - Aménagement d'un petit café au Musée de Dorval - Services de location liée aux activités nautiques non motorisées dans certains parcs riverains - Utilisation et réaménagement de la rue comme espace public dédié au piéton et non seulement à l'automobile (ex. Festivités au Vieux-village ou dans certaines rues locales s'y prêtant) - Etc.		X			Cité de Dorval

OBJECTIF 4	Diversifier les typologies d'habitation et modes d'occupation en fonction des besoins de la population	Échéance			Partenaire
		C	M	L	
Action 4.1 Élaborer une politique d'insertion de logement abordable et bénéficier davantage des subventions et programmes de soutien à cet effet (ex. Politique municipale de développement social)		X	X	X	Cité de Dorval Partenaires publics et privés
Action 4.2 Supporter l'établissement de logements ou de centres spécialisés pour personnes âgées (centre d'accueil, logement intergénérationnel ou logement supplémentaire à même une habitation)		X	X	X	Cité de Dorval Partenaires publics et privés
Action 4.3 Inciter les développeurs à construire des résidences destinées aux aînés dans le cadre de projets de requalification ou de redéveloppement de grands terrains, notamment dans les secteurs de forte densité localisés près des gares ou des réseaux structurants de transport en commun		X	X	X	Cité de Dorval Partenaires publics et privés

OBJECTIF 5	Supporter et promouvoir la construction et la rénovation de bâtiments résidentiels durables et l'aménagement écologique des sites	Échéance			Partenaire
		C	M	L	
Action 5.1 Élaborer et mettre en œuvre un programme de reconnaissance et incitatif pour la réalisation de bâtiments durables et d'aménagement écologique des sites (ex. Programmes de certification en développement durable de la Ville de Trois-Rivières et de la Ville de Victoriaville)		X	X	X	Cité de Dorval Partenaires publics et privés
Action 5.2 Sensibiliser, par divers médiums de communication, les propriétaires à l'importance d'entretenir leur bâtiment et à utiliser des techniques et matériaux durables pour améliorer l'efficacité énergétique (ex. fenestration, porte, isolation, réutilisation et recyclage des matériaux, système de chauffage programmable pièce par pièce, etc.) Exemples d'interventions - Fiche d'information - Liste de promoteurs en développement durable		X	X	X	Cité de Dorval Partenaires publics et privés
Action 5.3 Réviser la réglementation d'urbanisme afin d'enchâsser des normes et critères de performance relatifs aux pratiques d'aménagement durables afin notamment de favoriser la biodiversité et la protection de la foresterie urbaine		X			Cité de Dorval

C : court terme (0-5 ans), M : moyen terme (6-10 ans), L : long terme (11-20 ans)

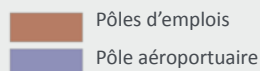
STRATÉGIE DE MISE EN VALEUR

OBJECTIF 6	Favoriser la santé, la mobilité et la sécurité urbaine	Échéance			Partenaire
		C	M	L	
Action 6.1 Mettre à jour le plan directeur des réseaux cyclables et mettre en œuvre un programme d'aménagement du domaine public Exemples d'interventions : - Accès à des réseaux fonctionnels, efficaces et sécuritaires pour les piétons et cyclistes menant aux sites d'intérêt économique, institutionnel et de loisirs et à proximité des points d'accès de transport collectif (dans un rayon de 500 mètres) - Amélioration du paysage bordant les voies de déplacements piétonnes (élargissements de trottoirs, espaces tampons végétalisés, éclairage à l'échelle humaine, mobilier urbain, etc.) - Développement de parcours utilitaires et récréatifs pour la marche et le vélo balisés avec une signalétique particulière (ex. indiquant les distances) et intégrant des équipements d'exercices aérobiques tels des steps (comme à Laval ou à Côte St-Paul) - Mesures pour l'installation de supports à vélo près des édifices municipaux, des commerces et des gares de transport collectif		X	X		Cité de Dorval Partenaires publics et privés
Action 6.2 Élaborer une étude de faisabilité du réaménagement du tunnel Pine Beach afin d'aménager une passerelle favorisant le transport actif (piéton, cycliste, véhicule utilitaire)		X	X	X	Cité de Dorval Partenaires publics et privés
Action 6.3 Mettre en place un comité de sécurité urbaine (approche communautaire) et développer un plan de sécurité urbaine partagé entre la Cité de Dorval et ses partenaires Exemples d'interventions : - Analyser les espaces publics et apporter des correctifs d'aménagement le cas échéant (priorisation des sites souhaitable : site de transport collectif tel arrêt, stationnement incitatif, tunnel piéton, parc et espace vert, équipement municipal, centre du village, etc.) - Obtenir un portrait de la sécurité urbaine locale (sentiment et incidents) et mise à jour aux deux ans - Identifier des mesures pour minimiser les graffitis et le vandalisme - Identifier des points d'aide sur le territoire dans les quartiers résidentiels, dans les pôles fonctionnels, aux arrêts de transport collectif		X	X	X	Cité de Dorval Partenaire privé
Action 6.4 Favoriser le transport actif en facilitant et en rendant plus sécuritaires les déplacements piétonniers, en créant de nouveaux liens entre les secteurs habités et les secteurs de services commerciaux et publics et en prolongeant le réseau cyclable tant sur les artères importantes que secondaires		X	X	X	Cité de Dorval Partenaires publics et privés

OBJECTIF 7	Limiter les nuisances générées par les infrastructures de transport	Échéance			Partenaire
		C	M	L	
Action 7.1 Travailler en grande concertation avec les instances gouvernementales et privées (MTQ, ADM, Canadien Pacifique ou national) afin de limiter les nuisances associées aux activités routières, aéroportuaires et ferroviaires Exemple d'interventions : - Formuler une demande au MTQ pour l'aménagement de murs anti-bruits aux abords de l'autoroute 20 et des milieux de vie déjà établis		X	X	X	Cité de Dorval Partenaires publics et privés
Action 7.2 Élaborer un Plan local de déplacement et de mobilité active afin de mieux encadrer la gestion de la circulation sur certaines voies locales (vitesse / sécurité) et identifier des mesures de mitigation (ex. traffic calming)		X			Cité de Dorval Partenaires publics et privés
Action 7.3 Maintenir et mettre à jour le règlement sur le réseau de camionnage lourd		X	X	X	Cité de Dorval Partenaires publics et privés

C : court terme (0-5 ans), M : moyen terme (6-10 ans), L : long terme (11-20 ans)

ESPACE DE VIE



Le pôle d'emplois d'envergure métropolitaine Saint-Laurent/Dorval constitue le deuxième en importance au sein de la métropole avec plus de 189 000 emplois. La Cité de Dorval compte près de 43 000 de ces emplois sur son territoire.

LES PÔLES D'EMPLOIS

CONTEXTE

Les secteurs d'emplois de la Cité de Dorval se concentrent en trois principaux pôles, soit aux abords des autoroutes A-40 et A-520 et du terminal aéroportuaire. Partie intégrante du deuxième pôle d'emplois en importance à l'échelle métropolitaine, les pôles d'emplois de Dorval bénéficient de la proximité des installations d'Aéroports de Montréal et d'une localisation avantageuse, en bordure du réseau autoroutier national. Cependant, la mauvaise qualité des aménagements, particulièrement aux abords du chemin de la Côte-de-Liesse, limitent grandement l'attrait de ce secteur économique, qui peine à remplir son rôle de vitrine économique.

Ces dernières années, la tertiarisation de l'économie à l'échelle nord-américaine tend à modifier graduellement la structure de l'emploi sur le territoire, avec le déclin de certains créneaux traditionnels, dont les secteurs de la transformation et de la distribution. De plus, le développement commercial exerce des pressions de développement, particulièrement pour la vitrine industrielle de l'A-40. Cette modification de la structure de l'emploi s'accompagne d'une préoccupation grandissante à l'égard de l'intégration harmonieuse des activités sur le territoire et de l'adoption de pratiques de gestion durable par les entreprises. Il est primordial d'arrimer les décisions d'aménagements du territoire à ces tendances et de soutenir le dynamisme des pôles d'emplois, tout en favorisant une occupation optimale du sol à l'intérieur de ceux-ci et la protection des milieux naturels, dont l'écoterritoire de la coulée verte du ruisseau Bertrand.

AXE D'INTERVENTION

DES PÔLES D'EMPLOIS DYNAMIQUES, DIVERSIFIÉS ET DURABLES

Les trois pôles d'emplois de la Cité de Dorval présentent des opportunités structurantes de mise en valeur, de diversification et d'intensification des activités. La diversification des activités se fera, entre autres, par le soutien au dynamisme économique et à la synergie entre les partenaires publics et privés, le développement des grappes industrielles (ex. secteurs de l'aérospatial, des technologies propres, des produits et des services verts, des technologies de l'information, des sciences de la vie, etc.) et par la mise en œuvre de meilleures pratiques d'aménagement dans l'optique de favoriser l'établissement de véritables écoparcs industriels. Les pratiques durables telles l'écoconstruction, la gestion des eaux de ruissellement et l'implantation d'îlots de verdure permettent notamment de minimiser l'empreinte écologique des activités industrielles. Finalement, la mise en valeur des vitrines autoroutières contribuera à une meilleure image des entrées de ville de la Cité de Dorval.



Industrie urbaine

ENJEUX

- Établissement d'une vision concertée et intégrée de développement économique ralliant l'ensemble des parties prenantes
- Développement et diversification des activités et créneaux économiques et occupation optimale du sol
- Amélioration de l'image des entrées de ville et des vitrines autoroutières
- Consolidation des corridors de transport efficaces reliés aux marchés continentaux ainsi qu'aux bassins de main-d'œuvre
- Atténuation des impacts environnementaux et des nuisances générées par les activités industrielles
- Adoption et mise en œuvre de pratiques durables par les entreprises et industries (ex. Gestion des eaux de ruissellement, réduction des îlots de chaleur, gestion durable des matières résiduelles, etc.)



Terminal de l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal

PRINCIPES DURABLES

Mixité

- Diversité des activités économiques au sein des différents pôles

Densité

- Faible empreinte au sol et intensification le long des vitrines autoroutières

Forme urbaine

- Architecture distinctive et de qualité
- Intégration d'espaces verts et de détente et des réseaux récréatifs et utilitaires

Durabilité

- Intégration de pratiques de conception durable des bâtiments (efficacité énergétique, matériau durable, etc.)
- Aménagement de toits verts
- Aménagement écologique des sites (gestion des eaux de ruissellement, îlot de fraîcheur dans les stationnements, bassin de rétention, etc.)

Biodiversité

- Réduction de la pression de développement sur les espaces naturels en favorisant une intensification des activités à même les lots existants et dans les friches industrielles
- Protection des milieux naturels sensibles, des milieux humides et de la biodiversité
- Accroissement de la canopée d'arbres

Mobilité

- Amélioration de la desserte en transport collectif
- Amélioration des liens en transport actifs vers les secteurs d'emplois
- Gestion durable du stationnement
- Plan corporatif de mobilité des employés

Vitalité économique

- Diversification des créneaux économiques
- Amélioration des vitrines autoroutières et des entrées de ville
- Gouvernance inclusive favorisant les partenariats et la synergie



Écoquartier d'affaires Hong Kong



Rue gestion intégrée des eaux pluviales, Seattle

Illustration par KPG, Incorporated.
Source: Seattle Public Utilities



Îlots de fraîcheur dans les espaces de stationnement

Concept d'écoparc industriel

Un écoparc industriel attire des entreprises qui réalisent des produits et services tenant compte de l'amélioration de la qualité environnementale et qui visent l'émergence d'une synergie, notamment en réutilisant de manière complémentaire leurs résidus de production (vapeur, eau, déchet, etc.). La création d'un écoparc industriel favorise aussi un partage d'installations, de systèmes logistiques, d'équipements d'entreposage, de stationnements et d'achats collectifs, afin de limiter le gaspillage de ressources et d'espace. Cette nouvelle forme d'organisation permet de réduire ainsi la pression du parc d'activités sur les ressources. Elle favorise l'utilisation au maximum des ressources consommées.



Vitrine autoroutière de qualité, Blainville

Quelques références...



Terminal aéroportuaire de Munich, incluant une mixité d'usages commerciaux, de bureaux et d'espaces publics

STRATÉGIE DE MISE EN VALEUR

OBJECTIF 1	Promouvoir une gouvernance concertée et intégrée pour le développement du 2 ^e pôle d'emplois métropolitain (pôle Saint-Laurent/Dorval)	Échéance			Partenaire
		C	M	L	
Action 1.1 Améliorer la concertation entre les parties prenantes (réseautage) et supporter la mise en place d'un comité mixte intermunicipal-industrie		X	X	X	Cité de Dorval Partenaires publics (ADM, Ville de Montréal, arrondissement de Saint-Laurent) et privés
Action 1.2 Élaborer une vision et un plan directeur intégrés de développement économique afin de contribuer à l'essor du pôle aéroportuaire et industriel, tout en favorisant une meilleure synergie et intégration physique des activités (ex. écoparc industriel ou pratiques équivalentes)		X	X	X	Cité de Dorval Partenaires publics (ADM, Ville de Montréal, arrondissement de Saint-Laurent) et privés

OBJECTIF 2	Diversifier les créneaux et les grappes industrielles	Échéance			Partenaire
		C	M	L	
Action 2.1 Appuyer le développement du secteur des technologies propres, de produits et de services verts et soutenir, à cet effet, la mise en œuvre du plan d'action d'Écotech Québec		X	X	X	Cité de Dorval Partenaires publics et privés

OBJECTIF 3	Optimiser la desserte en transport durable vers les pôles d'emplois	Échéance			Partenaire
		C	M	L	
Action 3.1 Élaborer un plan de déplacement local et de mobilité active à l'échelle de la Cité de Dorval afin d'assurer l'interconnexion et l'intermodalité entre les réseaux et modes de déplacement et d'améliorer la desserte (fréquence, trajet, etc.) Exemple d'interventions : - Prolongement des réseaux cyclables et utilitaires vers les pôles d'emplois		X			Cité de Dorval Partenaires publics et privés (ADM, AMT, STM, Via Rail, etc.)

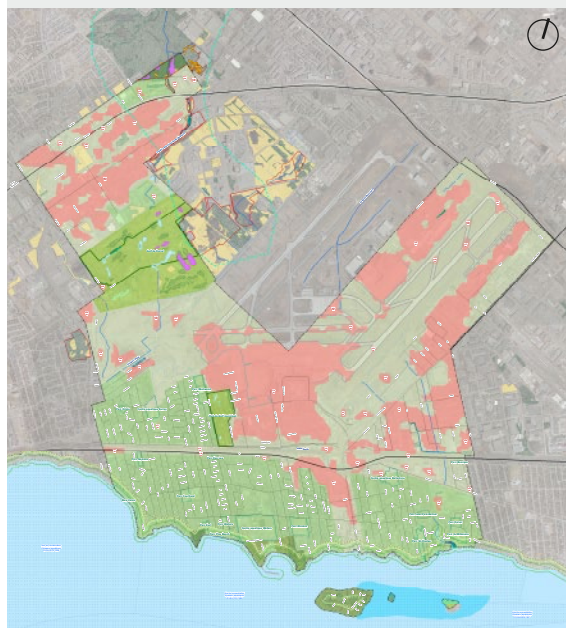
C : court terme (0-5 ans), M : moyen terme (6-10 ans), L : long terme (11-20 ans)

STRATÉGIE DE MISE EN VALEUR

OBJECTIF 4	Valoriser l'aménagement des pôles industriels et inciter les entreprises à adopter et intégrer des pratiques durables	Échéance			Partenaire
		C	M	L	
Action 4.1 Aménager les entrées de ville et les vitrines autoroutières par la mise en œuvre d'un programme d'aménagement du domaine public et des stratégies réglementaires d'encadrement des usages et de la qualité architecturale (PIIA)		X	X	X	Cité de Dorval Partenaires publics et privés
Action 4.2 Mettre à jour la réglementation d'urbanisme de manière à intégrer certaines pratiques durables Exemples d'interventions : - Bâtiment durable et efficacité énergétique - Gestion durable du stationnement (réduire le nombre, limiter les superficies des aires non aménagées, etc.) - Plantation d'arbres et aménagement paysager pour la réduction des îlots de chaleur et la valorisation de la biodiversité - Utilisation de matériaux perméables		X			Cité de Dorval Partenaires publics et privés
Action 4.3 Élaborer et mettre en œuvre un programme incitatif et de reconnaissance des projets durables		X	X	X	Cité de Dorval Partenaires publics et privés

C : court terme (0-5 ans), M : moyen terme (6-10 ans), L : long terme (11-20 ans)

ESPACE DE VIE



Bien qu'urbanisé dans sa quasi-totalité, la Cité de Dorval comprend certains milieux naturels d'intérêt et de nombreux espaces verts qui abritent une faune et une flore contribuant à la biodiversité.

LA BIODIVERSITÉ, LES ESPACES VERTS ET LA GESTION DES RESSOURCES

CONTEXTE – BIODIVERSITÉ ET ESPACE VERT

Suite à une analyse effectuée en 2011 sur l'état de la biodiversité sur le territoire de la Cité de Dorval, nous observons peu d'espaces verts à l'état naturel, que ce soit des cours d'eau, des milieux humides (0,3 % du territoire), des boisés (1,1 % du territoire) ou des friches (0,5 % du territoire). Le milieu forestier y est peu présent, très fragmenté et de petite taille constituant ainsi des habitats de lisière pour de très petites populations d'espèces animales et végétales. Les parcs urbains sont essentiellement composés de surfaces gazonnées, ce qui représente peu d'intérêt pour la biodiversité. Par ailleurs, les grandes surfaces dépourvues de végétation telles que les secteurs industriels et aéroportuaires, favorisent la formation d'importantes superficies en îlots de chaleur urbains puisqu'elles couvrent 27 % du territoire.

Bien que ces constats soient effectués, certains milieux d'intérêt écologique requièrent des mesures de préservation et de mise en valeur structurantes en raison de la pression des développements exercée sur eux ou au pourtour de ces derniers. Ces éléments sont :

- L'écoterritoire de la coulée verte du ruisseau Bertrand. Les secteurs d'intérêt écologique pour Dorval se situent le long du ruisseau Bertrand ainsi que dans le secteur boisé localisé au sud du parc-nature du Bois-de-Liesse. Ce secteur boisé abrite une forêt mature et des espèces à statut précaire (ex. érable noir, carex à feuilles pointues) et se trouve en connectivité avec la coulée du ruisseau Bertrand. Adjacent à ce secteur se trouve la partie sud-est du golf de Dorval attenante aux marais de l'aéroport dans l'arrondissement de Saint-Laurent. Ce secteur est visé par un futur parc nature et se caractérise par des milieux humides et de jeunes boisés.

- Le lac Saint-Louis et ses berges. Ce secteur fournit des habitats fauniques de qualité pour les oiseaux aquatiques ainsi que pour les poissons et les reptiles. Des espèces menacées, vulnérables ou susceptibles d'être ainsi désignées y ont d'ailleurs été répertoriées (ex. chevalier de rivière, tortue géographique, tortue-molle à épines, alose savoureuse et esturgeon jaune). Le secteur entre l'île Dorval et l'île Dixie est un secteur reconnu et cartographié de reproduction de poissons.
- Plusieurs cours d'eau et fossés totalisant plus de 23 842 mètres linéaires (ex. ruisseau Denis, ruisseau Bertrand, ruisseau Bouchard et fossé Smith)
- Des espaces de golf (golf de Dorval et Club de golf municipal) comprenant quelques espaces boisés ainsi qu'un certain nombre de milieux humides de faible superficie. Ces derniers peuvent constituer des habitats d'intérêt pour certaines espèces de milieux ouverts (ex. merle bleu, hirondelle, carouge à épaulettes, etc.). Le Golf de Dorval permet une interconnectivité des espaces verts avec l'écoterritoire de la coulée verte du ruisseau Bertrand localisé dans l'arrondissement Saint-Laurent. Cette interconnectivité contribue au maintien de la biodiversité de Dorval.

ENJEUX

- Conservation et mise en valeur des milieux naturels pour le maintien de la biodiversité et des habitats, dont les milieux humides de petite taille, les boisés, les golfs, les friches et les îles Dixie et Bushy;
- Conservation des fonctions environnementales propres aux milieux naturels (ex. régularisation du climat, contribution à la santé et au bien-être, récréation et loisir, production de l'oxygène atmosphérique, captage des gaz à effet de serre, maintien du cycle de l'eau, etc.);
- Conservation des espèces rares qui augmentent considérablement la biodiversité au sein du territoire de la Cité de Dorval;
- Conservation des liens verts permettant la connectivité entre les habitats d'intérêt pour la faune et la flore;
- Lutte contre les îlots de chaleur et leurs impacts négatifs sur la santé, l'environnement, la consommation d'eau et d'énergie
- Information et sensibilisation à l'égard de la protection des milieux naturels.



Superficie minéralisée contribuant au phénomène d'îlot de chaleur



Grands espaces de stationnement

AXE D'INTERVENTION

LE MAINTIEN DE LA BIODIVERSITÉ ET L'ACCROISSEMENT DES ESPACES VERTS DE QUALITÉ

En 2031, les milieux naturels d'intérêt pour la biodiversité auront été caractérisés, mis en valeur ou conservés. Ces milieux naturels que sont les forêts, les milieux humides et les friches feront partie d'un réseau d'espaces verts reliés entre eux formant de véritables corridors assurant le transit, la propagation et la reproduction des espèces communes et des espèces à statut précaire sur le territoire de la Cité de Dorval et des arrondissements adjacents. Parmi les corridors d'intérêt, sera priorisée la mise en place de structures légales assurant la protection de l'écoterritoire de la coulée verte du ruisseau Bertrand, des secteurs boisés localisés au sud du parc-nature du Bois-de-Liesse et des milieux naturels attenants. La valeur écologique des milieux naturels qui constitueront ces corridors aura été augmentée par la mise en œuvre de programmes de verdissement des rives des cours d'eau, d'aménagement des parcs urbains pour la faune ailée et de diversification des strates végétales et des espèces plantées dans les parcs urbains.

Les actions entreprises assureront le maintien de la biodiversité et l'accroissement des espaces verts de qualité pour la faune, la flore et la population de la Cité de Dorval. La mise en œuvre d'un programme de verdissement des zones industrielles et aéroportuaires ainsi que les mesures mises en place pour favoriser la plantation dans les projets de développement et de redéveloppement aura permis de diminuer les îlots de chaleur.

Quelques références...



Plantation d'arbres fruitiers attirant la faune

Augmentation des surfaces végétalisées et diminution des surfaces gazonnées

Aménagement naturel diversifiant le paysage

Équipements pour la faune



Aménagement paysager écologique



Utilisation d'espèces indigènes dans l'aménagement paysager, Stockholm, Suède

PRINCIPES DURABLES

Mixité

- La biodiversité en milieu urbain est tributaire de la conservation des espaces naturels de superficie minimale, de leur hétérogénéité, de leur distribution spatiale et de corridors naturels qui les unissent. Le principe de mixité des usages doit permettre l'intégration des aires de conservation, des secteurs de mise en valeur et des parcs récréatifs aménagés à l'intérieur de la trame urbaine.

Densité

- La densification des secteurs urbains est un des axes clés du développement durable permettant d'assurer la conservation de la biodiversité. L'aménagement de quartiers en hauteur (favorisant les bâtiments à plusieurs étages avec une empreinte au sol minimale) permet la conservation d'une plus grande proportion d'espaces verts.

Forme urbaine

- La trame urbaine doit assurer un accès aux milieux naturels de qualité. Seront aménagées des infrastructures légères permettant l'accessibilité des citoyens à la faune, à la flore et aux espaces verts (ex. passerelles sur pieux dans les milieux humides, corridors piétonniers donnant accès aux secteurs boisés et aux différents parcs, secteurs de pêche à gué, etc.) en y intégrant un aspect éducatif.
- La conservation de la biodiversité et des habitats naturels est étroitement liée à la qualité de vie des citoyens. Les milieux naturels rendent de nombreux écoservices reliés à la qualité de l'air, à la régulation de la température, au contrôle des crues, à la diminution de l'érosion des terres, à la formation des sols, au contrôle biologique des insectes, à la récréation et à l'esthétique.
- La conservation des espaces verts est un gage de la qualité de vie des citoyens de Dorval.

Durabilité

- Pour être durables, la conservation et la mise en valeur des espaces verts doivent s'inscrire dans un cadre légal englobant les aspects financiers, humain et environnementaux.
- Les aménagements des espaces verts doivent être sécuritaires, particulièrement dans les parcs urbains. À cet égard, les bandes de protections riveraines peuvent créer des barrières utiles entre les secteurs voués à la récréation et les plans d'eau. Les accès, les sentiers et les plantations doivent assurer la sécurité des utilisateurs
- Il est de reconnaissance générale que les écoservices rendus par les milieux naturels de qualité peuvent comprendre l'amélioration de la qualité de l'air et favoriser le sentiment général de bien-être par un contact avec la nature.

Mobilité

- Les corridors verts et bleus devraient favoriser la mobilité active des résidents de Dorval en parallèle aux déplacements de la faune et à la propagation de la flore. Dans la mesure du possible, les corridors devraient inclure des sentiers pédestres et des pistes cyclables.

Vitalité économique

- Les milieux naturels rendent plusieurs écoservices dont bénéficient les citoyens. Certaines études chiffrent ces services à 5 414 \$ / hectare / année pour un terrain boisé, à 14 153 \$ / hectare / année pour un milieu humide et à 1 618 \$ / année pour une friche (Fondation David Suzuki, 2008. Argent 2005).
- La conservation de ces secteurs engendre également des retombées économiques indirectes.

Quelques références...



Toit vert soutenant la biodiversité urbaine



Mise en valeur de la flore urbaine, Stockholm, Suède

Aménagement d'une bande riveraine



Pente la plus douce possible et accès moins de 5 m de largeur

Aucun aménagement dans la bande riveraine

Conservation du couvert végétal comprenant 3 strates de végétation

Pavé perméable



Pavés alvéolés favorisant la filtration par le sol des eaux de ruissellement

STRATÉGIE DE MISE EN VALEUR

OBJECTIF 1	Améliorer les connaissances actuelles de la valeur écologique et environnementale des milieux naturels et des espaces verts pour une meilleure préservation des éléments d'intérêt	Échéance			Partenaire
		C	M	L	
Action 1.1 Effectuer un inventaire, une caractérisation et un plan de gestion de la valeur écologique et de l'état de santé des milieux naturels et des espaces verts (milieu humide, milieu forestier, friche et cours d'eau)		X			Cité de Dorval Partenaires publics et privés
Action 1.2 Mettre en place un programme d'entretien, de reboisement et d'aménagement des parcs et espaces d'intérêt de manière à diversifier les strates végétales et les espèces plantées en soutien à la biodiversité		X	X	X	Cité de Dorval Partenaires publics et privés
Action 1.3 Conserver les golfs à des fins récréatives et encourager la participation des golfs au programme Audubon pour l'environnement (acspgolf.auduboninternational.org)		X	X		Cité de Dorval
Action 1.4 Renforcer les dispositions règlementaires pour la protection du boisé localisé au sud du parc-nature du Bois-de-Liesse		X			Cité de Dorval Partenaires publics et privés
Action 1.5 Réaliser une étude et un suivi des occurrences d'espèces rares identifiées sur le territoire			X		Cité de Dorval Partenaires publics et privés
Action 1.6 Participer aux comités restreints du MRNF et des comités ZIP du lac Saint-Louis sur les espèces à statut précaire		X	X	X	Cité de Dorval
Action 1.7 Protéger les espaces verts municipaux existants et en améliorer la biodiversité sous tous ses aspects (essences arboricoles, faune aquatique et terrestre, végétation, berges)		X	X	X	Cité de Dorval
Action 1.8 Préserver et mettre en valeur les îles Bushy et Dixie en consacrant leur vocation d'aire naturelle protégée et limitée à une utilisation récréative extensive, respectueuse de l'environnement		X	X	X	Cité de Dorval Partenaires publics et privés
OBJECTIF 2	Minimiser l'empreinte écologique à l'intérieur des bandes riveraines et des cours d'eau et supporter la restauration des lieux	Échéance			Partenaire
		C	M	L	
Action 2.1 Réaliser une caractérisation des cours d'eau et des empiétements ou de l'artificialisation des bandes de protection riveraines		X	X	X	Cité de Dorval Partenaires publics et privés
Action 2.2 Resserrer les mesures de protection le long du ruisseau Bertrand, des autres cours d'eau et à l'exutoire du ruisseau Bouchard (concentration d'espèces de rivière et du lac Saint-Louis)		X			Cité de Dorval
Action 2.3 Élaborer et mettre en œuvre un programme de verdissement et de revitalisation particulièrement en bordure du lac Saint-Louis (accroître les surfaces végétalisées)		X	X	X	Cité de Dorval Partenaires publics et privés
Action 2.4 Valoriser le paysage naturel et urbain des rives du lac Saint-Louis et conserver les percées visuelles publiques sur celui-ci		X	X	X	Cité de Dorval Partenaires publics et privés

C : court terme (0-5 ans), M : moyen terme (6-10 ans), L : long terme (11-20 ans)

STRATÉGIE DE MISE EN VALEUR

OBJECTIF 3	Diminuer les îlots de chaleur et leurs impacts sur la santé humaine, la qualité de l'air extérieur, la consommation d'eau et d'énergie, les écosystèmes aquatiques et les habitats naturels	Échéance			Partenaire
		C	M	L	
Action 3.1 Réviser les dispositions normatives afin de : - favoriser l'accroissement de la foresterie urbaine et du couvert végétal (augmentation de la canopée des arbres et des arbustes, particulièrement dans les zones industrielle et aéroportuaire) - exiger l'aménagement d'espaces libres végétalisés autour des bâtiments - augmenter la capacité de rétention d'eau sur les sites pour accroître le taux d'humidité des sols (ex. jardin de pluie, bassin de rétention, etc.) - adopter des mesures favorisant la capacité réflexive des surfaces et la perméabilité des infrastructures (ex. toit blanc ou toit vert)		X			Cité de Dorval
Action 3.2 Élaborer et mettre en œuvre un programme d'aménagement des parcs urbains de manière à diversifier les strates végétales et les espèces plantées, notamment pour la faune ailée		X	X	X	Cité de Dorval Partenaires publics et privés
Action 3.3 Favoriser des aménagements paysagers publics et privés de qualité et encourageant la biodiversité par la mise en place d'objectifs et critères dans le règlement sur les PIIA		X			Cité de Dorval
Action 3.4 Introduire des dispositions réglementaires destinées à encadrer et restreindre les pratiques d'émondage des arbres privés		X			Cité de Dorval
Action 3.5 Obliger la plantation d'arbres lors d'une nouvelle construction		X			Cité de Dorval
Action 3.6 Promouvoir l'acquisition et l'extension du domaine public municipal voué à l'aménagement d'espaces verts lors de nouveaux projets		X	X	X	Cité de Dorval Partenaires publics et privés

C : court terme (0-5 ans), M : moyen terme (6-10 ans), L : long terme (11-20 ans)

CONTEXTE - GESTION DES RESSOURCES

La Cité de Dorval applique et met en œuvre différentes mesures favorisant une gestion responsable des ressources naturelles. La restriction de l'utilisation d'eau potable par temps sec, certaines mesures visant la réduction des polluants et des débits d'eaux de ruissellement, le programme de remboursement de l'achat de barils de réutilisation des eaux de pluie constituent quelques exemples. Dans le cadre de son plan d'urbanisme durable, la municipalité vise à optimiser certaines pratiques et à sensibiliser davantage les citoyens en favorisant notamment la mise en place de mesures In Situ de gestion naturelle des eaux de pluie. Des actions devront également être identifiées pour solutionner la problématique à l'émissaire pluvial se déversant dans le lac.

En matière de gestion des matières résiduelles, la Cité de Dorval assure depuis plusieurs années une gestion exemplaire des déchets. À cet égard, cette dernière a atteint les cibles de récupération visées par la Communauté métropolitaine de Montréal.

La présence de terrains contaminés sur le territoire particulièrement occupés par des usages industriel ou commercial requiert une attention particulière afin d'enrayer les impacts potentiels sur le milieu et les ressources naturelles.

Finalement, le dépôt de neiges usées établi sur le territoire de la Cité de Dorval permet une gestion locale de cette composante.

ENJEUX

Gestion de la ressource eau

- Consommation responsable de la ressource eau
- Diminution de la quantité d'eau déversée dans le réseau d'égout et de sa charge de polluants
- Réutilisation des eaux de pluie afin de réduire la consommation d'eau potable
- Qualité de l'eau et biodiversité du fleuve Saint-Laurent, où se déversent les eaux d'égout au sortir de la station de traitement

Gestion des matières résiduelles

- Sensibilisation des citoyens et entreprises aux achats écoresponsables afin de réduire à la source les quantités de matières résiduelles jetées
- Poursuite des initiatives mises de l'avant par la Cité de Dorval à l'égard des 3 R (réduction, réemploi, recyclage)

Gestion des sols contaminés

- Viabilisation des terrains contaminés

Gestion des neiges usées

- Réduction du volume de contaminant dans la neige usée et du volume transporté dans les sites de dépôt à neige



Collecte de sapins de Noël



Enlèvement de la neige



Collecte à trois voies



Protection de la qualité des eaux exutoires

AXE D'INTERVENTION

UNE GESTION INTÉGRÉE ET DURABLE DES RESSOURCES ET DES MATIÈRES RÉSIDUELLES

Une gestion responsable des ressources naturelles passe par une réduction à la source de leur consommation ou utilisation ainsi qu'une approche intégrée privilégiant la réutilisation, la récupération et le traitement en vue d'un rejet sans impact.

La Cité de Dorval s'étant positionnée en tant que chef de file en matière de gestion durable des matières résiduelles devra maintenir ses efforts, voire même élargir ses actions à l'ensemble des activités non résidentielles.

Par ailleurs, il devient primordial d'élargir les champs d'action afin de considérer l'ensemble des ressources utilisées et des matières produites par les activités humaines (eau, sol et neige usée). La ressource en eau devra faire l'objet d'une gestion intégrée, avec des mesures de réduction de la consommation et de gestion des eaux de ruissellement, selon une approche globale qui tient compte autant de l'alimentation en eau potable que des rejets aux égouts et au site d'entreposage des neiges usées. Finalement, le sol constitue une ressource à préserver et à réhabiliter, notamment afin de soutenir une intensification des activités urbaines.



Aménagement physique favorisant la biodiversité urbaine, Stockholm, Suède

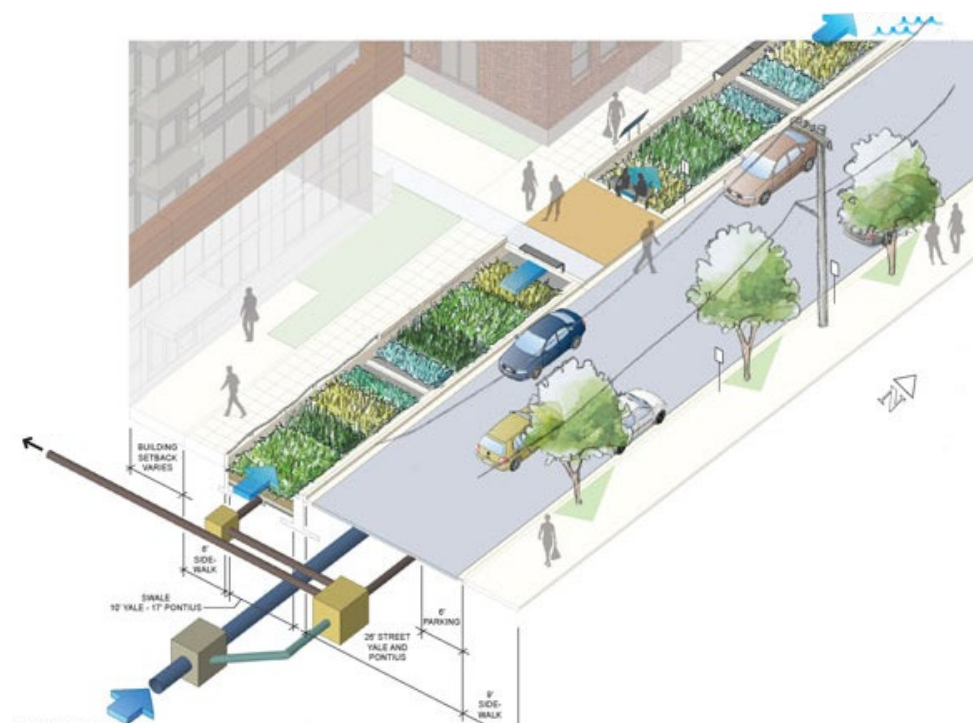
PRINCIPES DURABLES

Densité

- Intégrer les nouvelles pratiques en matière de gestion des ressources (eau, matière résiduelle, sol, neige usée) dans la conception ou le redéveloppement de sites

Biodiversité

- Préserver les milieux naturels et l'équilibre écologique existant lors de l'aménagement des sites



Concept de gestion intégrée des eaux pluviales, Seattle

Illustration par KPG, Incorporated. Source: Seattle Public Utilities

STRATÉGIE DE MISE EN VALEUR

OBJECTIF 1	Réduire la consommation d’eau potable	Échéance			Partenaire
		C	M	L	
Action 1.1 Maintenir les dispositions normatives qui limitent l’utilisation de l’eau d’aqueduc pour le nettoyage des surfaces imperméables extérieures		X	X	X	Cité de Dorval
Action 1.2 Modifier la réglementation d’urbanisme (ex. règlement de construction) en vue de favoriser l’installation d’équipements et de matériaux réduisant la consommation d’eau et d’énergie		X			Cité de Dorval
Action 1.3 Élaborer et mettre en œuvre un programme de sensibilisation des citoyens notamment pour une consommation responsable de l’eau potable (guide vert)		X	X	X	Cité de Dorval Partenaires publics et privés
OBJECTIF 2	Assurer une gestion In Situ des eaux pluviales afin de réduire les débits de pointe des égouts pluviaux et la charge polluante des eaux pluviales	Échéance			Partenaire
		C	M	L	
Action 2.1 Élaborer un plan directeur de gestion des eaux pluviales et répertorier la consommation d’eau par activité		X	X		Cité de Dorval Partenaires publics et privés
Action 2.2 Modifier la réglementation d’urbanisme notamment pour : - Le contrôle de la qualité de l’eau - Le contrôle du débit de pointe (assurer que les débits de pointe après développement n’excèdent pas les débits de pointe avant développement) - L’infiltration des eaux pluviales par l’aménagement d’espaces libres végétalisés autour des bâtiments et l’aménagement paysager (rétention, filtration naturelle) - L’implantation de dispositifs de récupération et réutilisation des eaux de pluie dans les projets de développement (ex. jardins de pluie, réservoir de pluie)		X			Cité de Dorval
Action 2.3 Effectuer un suivi régulier de la qualité des eaux des exutoires du réseau d’égout pluvial et mettre en œuvre un programme d’infrastructure pour corriger la situation		X	X	X	Cité de Dorval
Ation 2.4 Élaborer un plan de prévention des raccordements inversés aux réseaux d’égouts (inspection des bâtiments pour dépister les raccordements inversés contaminant le réseau d’égout pluvial et correction de la situation)		X	X	X	Cité de Dorval

C : court terme (0-5 ans), M : moyen terme (6-10 ans), L : long terme (11-20 ans)

STRATÉGIE DE MISE EN VALEUR

OBJECTIF 3	Consolider les mesures relatives à la gestion des matières résiduelles et des neiges usées	Échéance			Partenaire
		C	M	L	
Action 3.1 Promouvoir des habitudes de consommation responsables					
Exemples d'interventions : - doter la Cité de Dorval d'un plan d'action corporatif et maintenir le Protocole d'achat écoresponsable - élaborer des fiches d'actions locales spécifiques pour chacune des matières résiduelles - mettre en œuvre un programme de sensibilisation des résidents, des entreprises et des commerces aux achats responsables afin de diminuer la quantité de matières résiduelles jetées ainsi qu'au triage à la source		X	X	X	Cité de Dorval Partenaires publics et privés
Action 3.2 Poursuivre la collecte de matières organiques (résidus verts et de table), assurer une progression constante de la quantité de matière valorisée annuellement tout en sensibilisant les citoyens à l'herbicyclage		X	X	X	Cité de Dorval Partenaires publics et privés
Action 3.3 Réduire les déchets enfouis de type CRD (construction, rénovation et démolition) et caractériser la situation sur le territoire		X	X		Cité de Dorval Partenaires publics et privés
Action 3.4 Encourager l'écologie industrielle en valorisant un résidu pour lui donner une nouvelle utilité auprès d'une autre entreprise et fournir une liste des recycleurs en rénovation et démolition (ex. Centre de transfert technologique en écologie)		X	X	X	Cité de Dorval Partenaires publics et privés
Action 3.5 Réévaluer les techniques de déglacage et de déneigement afin d'utiliser des alternatives moins néfastes pour l'environnement					
Exemples d'interventions : - Favoriser la gestion des neiges usées In Situ et leur filtration naturelle par le sol - Encourager le déneigement écologique en diminuant la quantité de sel de déglacage répandue		X	X		Cité de Dorval Partenaires publics et privés

C : court terme (0-5 ans), M : moyen terme (6-10 ans), L : long terme (11-20 ans)

CHAPITRE 3



3. CONCEPT ET AFFECTATIONS

CONCEPT

La carte 9 (aire TOD et concept des milieux de vie) illustre les orientations de planification à long terme de la Cité de Dorval. Ce plan concept découle de la carte de la Vision 2031 présenté à la page 22, tout en définissant de façon plus précise l'organisation spatiale du territoire.

L'information présentée prend en compte, d'une part, les principales caractéristiques du territoire actuel et d'autre part, les intentions de développement émanant des orientations métropolitaines, de la vision d'avenir de la Cité de Dorval ainsi que des stratégies de mise en valeur des espaces de vie. Convivialité, qualité de vie, mixité et dynamisme économique sont les lignes directrices proposées.

-  Secteur d'emplois
-  Milieux habités
-  Secteur aéroportuaire
-  Noyau villageois
-  Secteur commercial et de services
-  Secteur littoral
-  Corridor écologique
-  Secteur récréatif
-  TOD
-  Limite municipale



Carte 9 – Aire TOD et concept des milieux de vie

SECTEURS DE PLANIFICATION

La carte présente des secteurs de planification du territoire dorvalois. Spécifiquement, 8 secteurs aux caractéristiques particulières et dont la mise en valeur est guidée par des principes durables novateurs sont illustrés.

Voici ces secteurs :

1. SECTEUR D'EMPLOIS

Les secteurs d'emplois présentés sur la carte font référence au milieu de vie « les pôles d'emplois » présenté au chapitre 2. Les secteurs d'emplois se localisent aux abords des autoroutes 40, 20 et 520, incluant aussi le parc industriel. Dans ces secteurs, l'implantation de nouvelles entreprises stratégiques est favorisée, de concert avec le Technoparc Saint-Laurent, où des investissements d'importance liés à l'aéronautique, les technologies propres et de l'information, de même que les sciences de la vie sont privilégiés. Par ailleurs, l'arrivée de nouvelles entreprises encouragera le renouvellement de certains secteurs, notamment celui situé entre les autoroutes 20 et 520, occupé par des entreprises vieillissantes et des terrains vacants. Une planification particulière de la vitrine autoroutière, via des balises d'encadrement du paysage, y est également favorisée, et ce, afin de faire de ces secteurs d'emplois, des hauts lieux d'investissement. Les marges de recul variées de même que les différents gabarits des bâtiments causent une hétérogénéité dans le paysage autoroutier. Enfin, un secteur d'emplois est également identifié le long du boulevard Bouchard. Il constitue un des pôles d'emplois et de développement stratégique de la ville.

2. MILIEUX HABITÉS

Les milieux habités présentés sur la carte font référence au milieu de vie « les quartiers résidentiels » présenté au chapitre 2. La localisation de l'autoroute 20 crée une barrière physique entre les quartiers localisés au nord et au sud. Une consolidation des milieux habités est de mise via des liens facilitant l'accès des résidents tel que les gares Dorval et Pine Beach, une piste cyclable et une traverse surplombant l'autoroute. Cette consolidation sera également réalisée par la densification des habitations aux abords des deux gares, de manière graduelle, à commencer par les espaces à construire et à transformer identifiés par le schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal.

3. SECTEUR AÉROPORTUAIRE

Bien qu'il fasse partie du milieu de vie « secteur d'emplois » au chapitre 2 du présent plan, le secteur aéroportuaire, constitue un secteur à part entière dans la carte concept, compte tenu de ses particularités intrinsèques. Effectivement, bien qu'un nombre important d'emplois s'y retrouve, il s'agit d'un équipement de transport structurant qui mérite une attention particulière en matière d'aménagement et de développement. Constituant une partie importante de la portion nord de la ville, le secteur aéroportuaire doit être renouvelé, à proximité du secteur industriel longeant les autoroutes 13 et 520. La consolidation des entreprises situées à proximité des pistes, à la fois à l'intérieur des limites de la ville et celles de l'arrondissement Saint-Laurent, est également souhaitée. L'aménagement écologique des sites sera favorisé dans les nouveaux développements compris dans ce secteur (notamment ceux à proximité de la coulée verte du ruisseau Bertrand), afin d'encourager la gestion des eaux pluviales. La réalisation d'un lien de transport en commun structurant partant du secteur aéroportuaire vers le centre-ville de Montréal sera également une priorité en matière de développement à l'échelle panmontréalaise.

4. NOYAU VILLAGEOIS

Le noyau villageois présenté sur la carte fait référence au milieu de vie « secteur central historique et son tracé fondateur » du chapitre 2. Afin d'améliorer l'ambiance et l'animation de ce secteur et également pour diminuer les fuites commerciales vers les centres commerciaux d'envergure régionale, le concept privilégie un renouvellement de la structure commerciale et une mixité des usages. Bien qu'un important effort ait été réalisé par la ville durant les dernières années, une réaffirmation, une consolidation et diversification de l'offre commerciale de proximité est privilégiée. L'arrimage entre le noyau villageois, l'avenue Dorval et le bord de l'eau via la piste cyclable et plusieurs traverses piétonnes est aussi favorisé, faisant de ce lieu un endroit vivant et accueillant. En dernier lieu, la préservation du patrimoine bâti permettra la mise en valeur du caractère traditionnel de cette artère.

5. SECTEUR COMMERCIAL ET DE SERVICES

Le secteur commercial et de services présenté sur la carte fait référence au milieu de vie « secteur central urbain » du chapitre 2. Il s'agit du secteur névralgique de la Cité de Dorval, où la consolidation des commerces de détail ainsi que les services professionnels et personnels est visée. Cette concentration commerciale permettra l'intensification et la diversification des activités tout en stimulant le développement économique de la municipalité. En améliorant la diversité de son offre commerciale, ce secteur bénéficiera d'une importante clientèle en provenance de l'aéroport. Une mixité des usages est grandement favorisée afin de créer un milieu de vie dynamique et convivial. Des liens cyclables et piétonniers relieront l'axe Dorval avec les quartiers existants et la gare Dorval. La mobilité active et le transport en commun y seront privilégiés.

6. SECTEUR LITTORAL (BERGES DU LAC SAINT-LOUIS)

Le secteur littoral présenté sur la carte fait référence au milieu de vie « secteur central historique et son tracé fondateur » du chapitre 2. La mise en valeur des berges, le long du lac Saint-Louis, de même que le paysage littoral est de mise. Des interventions à l'égard du patrimoine bâti, des espaces naturels et de l'architecture donneront une signature distinctive au parcours riverain. L'accès public aux rivages est également privilégié.

7. CORRIDOR ÉCOLOGIQUE

Le secteur corridor écologique présenté sur la carte fait référence au milieu de vie « Biodiversité, espaces verts et ressources » du chapitre 2. La présence de la coulée verte du ruisseau Bertrand sur le territoire dorvalois est non-négligeable puisqu'elle constitue un attrait naturel indéniable à l'échelle panmontréalaise. Effectivement, le parcours de la coulée verte du ruisseau Bertrand traverse plusieurs arrondissements et de villes sur l'île de Montréal, soit Dorval, Pierrefonds-Roxboro, Dollard-des-Ormeaux et Saint-Laurent. Il prend naissance dans le parc nature du Bois-de-Saraguay et se prolonge vers le parc nature du Bois-de-Liesse. La Cité de Dorval souhaite mettre en valeur ce parcours naturel en naturalisant les abords du ruisseau par des aménagements favorisant la faune et la flore indigène.

8. SECTEUR RÉCRÉATIF

Les secteurs récréatifs présentés sur la carte font référence au milieu de vie « Biodiversité, espaces verts et ressources » du chapitre 2. Au plan concept, les secteurs récréatifs constituent essentiellement les golfs. Comme il s'agit de vastes espaces verts, souvent localisés à proximité des milieux de vie établis, le plan d'urbanisme favorise la gestion et la mise en valeur écologique de ceux-ci. Spécifiquement, l'arrimage entre le golf municipal, situé à proximité du secteur aéroportuaire et la coulée verte du ruisseau Bertrand est aussi mis de l'avant.

Ultimement, la planification détaillée des secteurs présentés dans le plan concept pourra mener à :

- L'adoption d'un programme particulier d'urbanisme (PPU), notamment concernant l'avenue Dorval, les pôles d'emplois et le noyau villageois;
- La réalisation d'un plan de mise en valeur de certains espaces de vie, notamment le long du chemin du Bord du Lac et les vitrines autoroutières;
- La réalisation d'une étude de positionnement commercial pour l'avenue Dorval et le noyau villageois.

PÉRIMÈTRE TOD

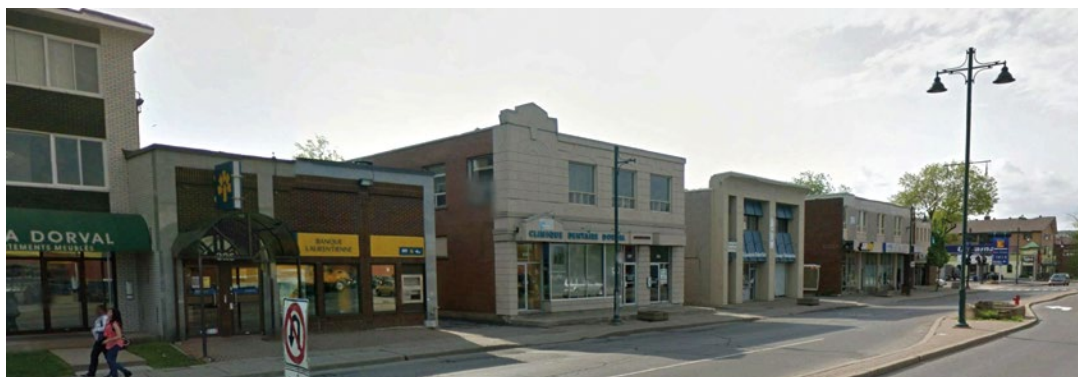
Des secteurs prévoyant une plus forte densité ont été déterminés autour des gares de train de banlieue de la Cité de Dorval. Il s'agit de secteurs où la densité prévue est supérieure, compte tenu de la proximité d'une infrastructure de transport structurante. Normalement, la représentation graphique de cette densification se fait sous la forme « d'aire TOD ». Le mode de représentation le plus utilisé est un rayon de 1 kilomètre établi à partir de l'infrastructure de transport. Ce rayon constitue la distance de marche maximale qu'un résident peut parcourir pour se déplacer de sa résidence à la gare ou à l'inverse, de la gare jusqu'à un établissement commercial ou résidentiel.

Dans le cas de la Cité de Dorval, afin de préciser davantage les terrains affectés par la densification, un mode de représentation graphique de type « périmètre » a été choisi. Effectivement, ce mode de représentation permet de cibler la totalité des terrains sujets à la densification. Contrairement à la représentation sous la forme d'aire, le périmètre est beaucoup plus précis puisqu'il découpe le territoire selon les limites réelles des propriétés ou des zones du plan de zonage en vigueur. Les périmètres identifiés dans le plan concept sont situés autour des gares Dorval et Pine Beach, les deux gares présentes sur le territoire.



Développement résidentiel de moyenne densité

Source : Blogue de Espace MV3, espacemv3.wordpress.com



Commerces de proximité sur l'avenue Dorval

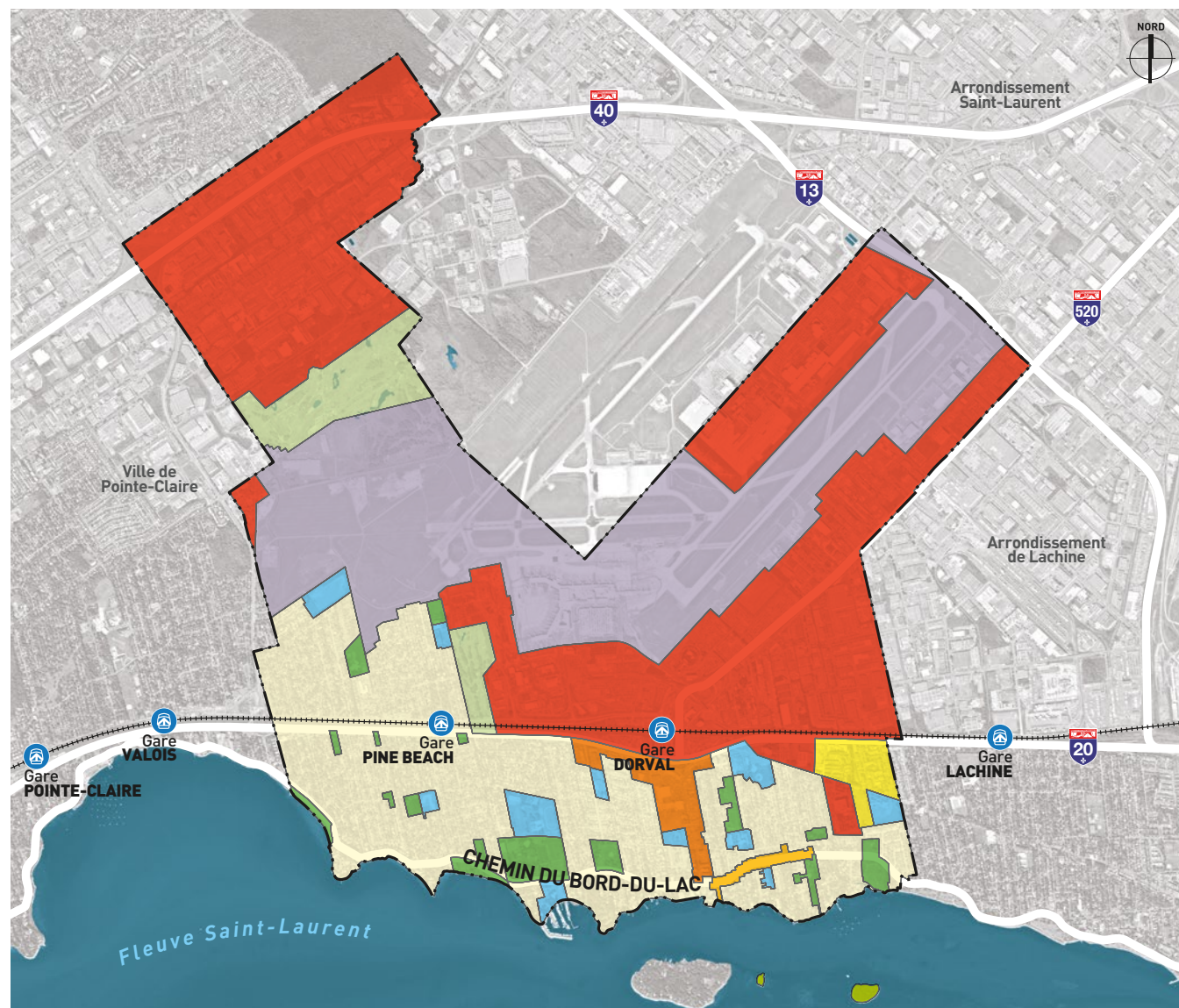


Exemple de piste cyclable

AFFECTATIONS DU SOL ET DENSITÉ D'OCCUPATION

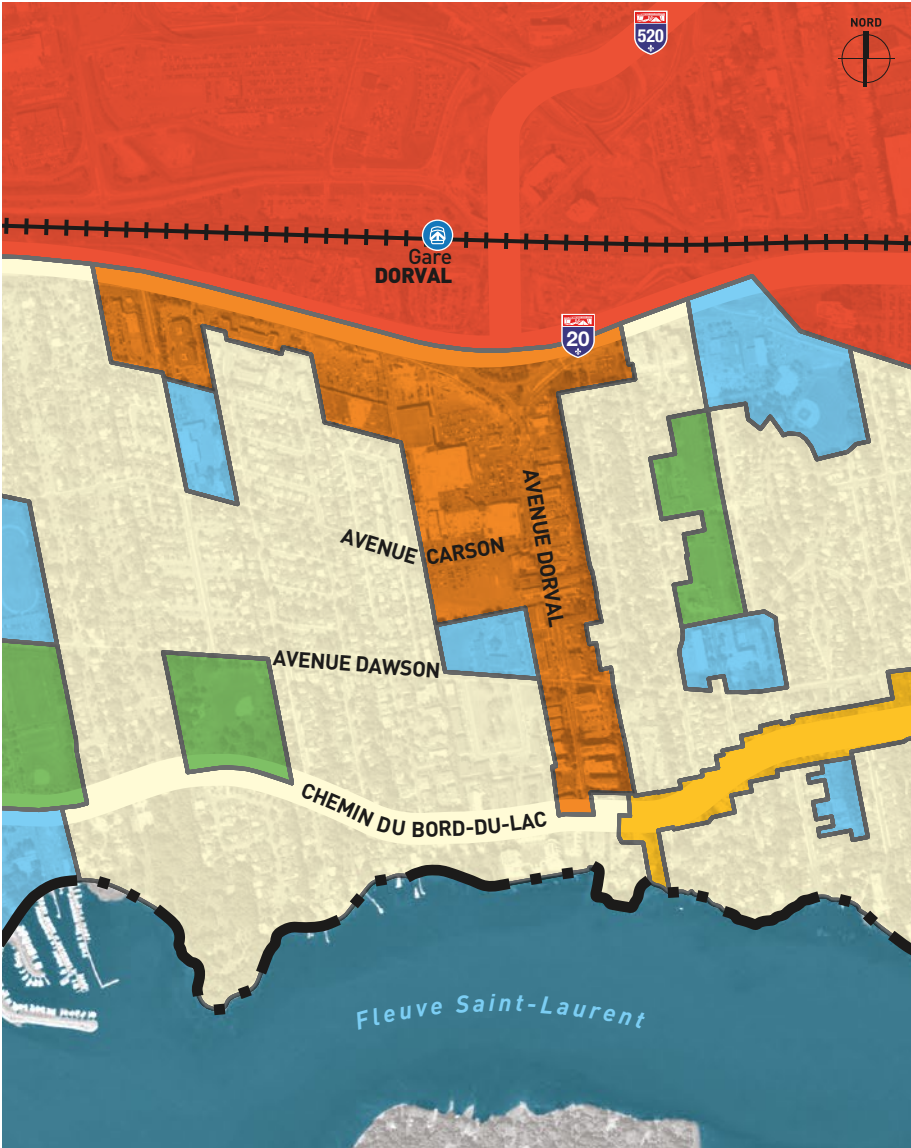
La carte 10 (affectations et densités) présente les principales affectations du territoire. Le présent tableau détaille les catégories d'affectations de même que les fonctions distinctes qui leur sont attribuées. Une définition de chacune des fonctions est présentée à la suite.

-  Résidentiel – faible densité
10 à 24 logements / ha
-  Résidentiel – moyenne densité
25 à 79 logements / ha
-  Résidentiel – forte densité
80 logements et plus / ha
-  Pôle mixte de proximité
40 logements et plus / ha
-  Pôle mixte de services
80 logements et plus / ha (+ échelle régionale)
-  Lieu d'emplois et d'économie
-  Secteur institutionnel
-  Secteur de conservation
-  Parcs et espaces verts
-  Golf
-  Secteur aéroportuaire
-  Limite municipale



Carte 10 – Affectations et densités

AFFECTATIONS DU SOL ET DENSITÉ D'OCCUPATION



Extrait de la carte 10 – Affectations et densités du pôle mixte et de services



Aéroport international Montréal-Trudeau



Parc Pine Beach



Noyau villageois



Parc du Millénaire

AFFECTATIONS DU SOL ET DENSITÉ D'OCCUPATION

CATÉGORIES D'AFFECTATION DU SOL	
Affectation et description	Fonctions autorisées
 Résidentiel – faible densité (10 à 24 logements / ha) Cette affectation correspond à la classe résidentielle ayant la plus faible densité. Les portions du territoire touchées par cette affectation sont les quartiers résidentiels bien établis.	- Habitation; - Commerces et activités de support à l'affectation principale; - Institutions publiques et équipements municipaux; - Équipement de santé à portée locale et/ou voisinage; - Équipement culturel, récréatif et de loisir; - Parcs urbains, places publiques et espaces verts.
 Résidentiel – moyenne densité (25 à 79 logements / ha) Cette affectation correspond à la classe résidentielle de moyenne densité.	- Habitation; - Commerces et activités de support à l'affectation principale; - Institutions publiques et équipements municipaux; - Équipement de santé à portée locale et/ou voisinage; - Équipement culturel, récréatif et de loisir; - Parcs urbains, places publiques et espaces verts.
 Résidentiel – forte densité (80 logements et plus / ha) Cette affectation correspond à la classe résidentielle de plus forte densité.	- Habitation; - Commerces et activités de support à l'affectation principale; - Institutions publiques et équipements municipaux; - Équipement de santé à portée locale et/ou voisinage; - Équipement culturel, récréatif et de loisir; - Parcs urbains, places publiques et espaces verts.
 Pôle mixte de proximité (40 logements et plus / ha) Cette affectation correspond au cœur de village de la municipalité. Il est composé de commerces de proximité et de services professionnels. La mise en valeur du patrimoine architectural est de mise, compte tenu qu'il s'agit d'un cadre bâti majoritairement vieillissant.	- Habitation; - Commerces et activités de support à l'affectation principale; - Équipement de santé à portée locale et/ou voisinage; - Institutions publiques et équipements municipaux; - Équipement culturel, récréatif et de loisir; - Parcs, places publiques et espaces verts.
 Pôle mixte et de services (80 logements et plus / ha) Cette affectation correspond au secteur entourant la gare Dorval, notamment l'avenue Dorval jusqu'au chemin du Bord du Lac. Il s'agit du secteur névralgique de la municipalité, où la plupart des commerces de détail de petites à moyennes surfaces sont localisés, de même qu'une importante portion des services à la population. La Cité de Dorval souhaite faire de ce pôle économique un lieu convivial et accessible par les divers modes de mobilité active. Une mixité des usages commerciaux, de services et résidentiels de moyenne à forte densité est favorisée.	- Habitation; - Commerces et activités de support à l'affectation principale; - Équipement de santé à portée locale et/ou voisinage; - Institutions publiques et équipements municipaux; - Équipement culturel, récréatif et de loisir; - Parcs urbains, places publiques et espaces verts.
 Lieu d'emplois et d'économie Cette affectation correspond aux territoires où l'on retrouve un important taux d'emplois. Il s'agit principalement des commerces et industries de prestige qui composent les vitrines autoroutières aux abords des autoroutes 40, 20 et 520. Les typologies commerciales sont de moyennes à grandes surfaces et industrielles de prestige, mettant en valeur des principes durables dans l'aménagement des terrains. Comme ces commerces et industries se localisent le long d'axes de transport structurants, une signature distinctive du cadre bâti est privilégiée.	- Commerces et activités de support à l'affectation principale; - Activités de haute technologie, de recherche et de développement; - Institutions publiques et équipements municipaux; - Équipement de santé à portée locale et/ou voisinage; - Équipement culturel, récréatif et de loisir; - Industries compatibles à l'affectation principale; - Parcs urbains, places publiques et espaces verts;

AFFECTATIONS DU SOL ET DENSITÉ D'OCCUPATION

CATÉGORIES D'AFFECTATION DU SOL	
Affectation et description	Fonctions autorisées
Secteur institutionnel Cette affectation correspond de manière non-limitative aux institutions publiques et aux équipements municipaux: écoles, bibliothèque, aréna, piscine, club de tennis, caserne, marina, usine de filtration et service des travaux publics.	- Commerces et activités de support à l'affectation principale; - Équipement de santé à portée locale et/ou voisinage; - Activités de haute technologie, de recherche et de développement; - Équipement culturel, récréatif et de loisir; - Institutions publiques et équipements municipaux; - Parcs urbains, places publiques et espaces verts.
Secteur de conservation Cette affectation correspond aux aires réservée à la protection, au rehaussement et à la mise en valeur de la biodiversité ainsi que du patrimoine naturel paysager. Cette affectation comprend les îles Dixie et Bushy.	- Sites de conservation des milieux naturels; - Installation, équipement ou aménagement de récréation extensive.
Parcs et espaces verts Cette affectation correspond aux nombreux espaces verts de la municipalité. Il s'agit principalement des parcs et terrains de jeux. Souvent, cette affectation se localise à proximité d'équipements institutionnels. L'aménagement des parcs est guidé par la valorisation d'espèces arborescentes, arbustives et florales indigènes, et ce, pour un plus grand respect de l'environnement et de la faune. Cette affectation comprend aussi les espaces voués à la conservation des territoires naturels telles que les îles Dixie et Bushy.	- Commerces et activités de support à l'affectation principale; - Équipement culturel, récréatif et de loisir; - Institutions publiques et équipements municipaux; - Parcs urbains, places publiques et espaces verts; - Installation, équipement ou aménagement de récréation extensive.
Golf Cette affectation correspond aux terrains de golf présents à l'intérieur des limites de la ville.	- Commerces et activités de support à l'affectation principale; - Parcs urbains, places publiques et espaces verts.
Secteur aéroportuaire Cette affectation correspond au secteur aéroportuaire international Pierre-Elliott Trudeau. Bien que plusieurs emplois s'y concentrent, cette zone est considérée de manière distincte dans le plan des affectations vu ses fonctions particulières à titre d'équipement de transport structurant. Il s'agit d'un équipement de transport dont la responsabilité relève des autorités fédérales.	- Commerces et activités de support à l'affectation principale; - Activités de haute technologie, de recherche et de développement; - Institutions publiques et équipements municipaux; - Industries compatibles à l'affectation principale.

DÉFINITIONS DES FONCTIONS AUTORISÉES :

1. Habitation : Logement de faible, moyenne à forte densité, déterminé en fonction de la densité d'occupation du sol prescrite dans l'affectation.

2. Commerces et activités de support à l'affectation résidentielle : Commerces de quartier, de détail et de services répondant aux besoins des résidents.

3. Commerce et activités de support à l'affectation pôle mixte de proximité : Commerces de vente au détail et de services de proximité, répondant à la clientèle dorvaloise et dont l'échelle d'insertion correspond au cadre bâti identitaire du noyau villageois.

4. Commerces et activités de support à l'affectation au pôle mixte et de services : Commerces de vente au détail local et de services, occupant un bâtiment ou un regroupement de bâtiments respectant l'échelle d'une avenue commerçante. Ces commerces et services répondent à la demande locale et visent aussi la clientèle provenant de l'aéroport.

5. Commerces et activités de support à l'affectation lieu d'emplois et d'économie : Bureaux, commerces de détail et de services d'échelle régionale, répondant aux besoins des travailleurs, des Dorvalois et ceux des villes voisines.

6. Commerces et activités de support à l'affectation aéroportuaire : Commerces de vente au détail et de service en lien avec les activités aéroportuaires.

7. Institutions publiques et équipements municipaux : Bâtiment public à vocation éducative et les équipements municipaux appartenant à la Cité de Dorval.

8. Équipement de santé : Bâtiment public et/ou privé où des activités reliées au domaine de la santé y sont exercées.

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

10. Parcs, places publiques et espaces verts : Espaces du domaine public, aménagés pour la promenade, l'agrément et/ou certaines activités récréatives.

11. Activités de haute technologie, de recherche et de développement : Entreprises liées au savoir, à la recherche et au développement de nouvelles technologies. De manière non limitative, les usages visés sont de type entreprises et industries de fabrication de produits pharmaceutiques, médicaux, informatiques, composante électronique et aéronautique.

12. Industrie compatible à l'affectation zone d'emploi et d'économie : Industries dont la nature est liée aux activités industrielles générales.

13. Industrie compatible à l'affectation aéroportuaire : Industries dont la majorité est liée aux activités aéroportuaires.

14. Sites de conservation des milieux naturels : Espace destiné à la conservation des milieux fauniques et floristiques.

15. Installation, équipement ou aménagement de récréation extensive : Équipements récréatifs qui nécessitent des aménagements légers, et leurs bâtiments accessoires, utilisés pour les activités récréatives extensives, pratiquées généralement à l'extérieur. Les aménagements et équipements génèrent peu d'impacts sur le milieu environnant.

AFFECTATIONS DU SOL ET DENSITÉ D'OCCUPATION

TABEAU DES FONCTIONS COMPATIBLES

TABLEAU DES FONCTIONS COMPATIBLES		AFFECTATIONS										
		RÉSIDENTIEL – FAIBLE DENSITÉ	RÉSIDENTIEL – MOYENNE DENSITÉ	RÉSIDENTIEL – FORTE DENSITÉ	PÔLE MIXTE DE PROXIMITÉ	PÔLE MIXTE ET DE SERVICES	LIEU D'EMPLOIS ET D'ÉCONOMIE	SECTEUR INSTITUTIONNEL	PARCS ET ESPACES VERTS	GOLF	SECTEUR AÉROPORTUAIRE	SECTEUR DE CONSERVATION
FONCTIONS	Habitation	X	X	X	X	X						
	Commerces et activités liés à l'affectation principale	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
	Institutions publiques et équipements municipaux	X	X	X	X	X	X	X	X		X	
	Équipement de santé	X	X	X	X	X	X	X				
	Équipement culturel, récréatif et de loisir	X	X	X	X	X	X	X	X			
	Parcs urbains, places publiques et espaces verts	X	X	X	X	X	X	X	X	X		
	Activités de haute technologie, de recherche et de développement						X	X			X	
	Industries compatibles à l'affectation principale						X				X	
	Sites de conservation des milieux naturels								X			X
	Installation, équipement ou aménagement de récréation extensive								X			X

X Fonctions compatibles avec les affectations prévues au plan d'urbanisme. Cependant, la réglementation assure le découpage précis en zones distinctes des différents usages autorisés pour chacune d'entre elles.

CHAPITRE 4

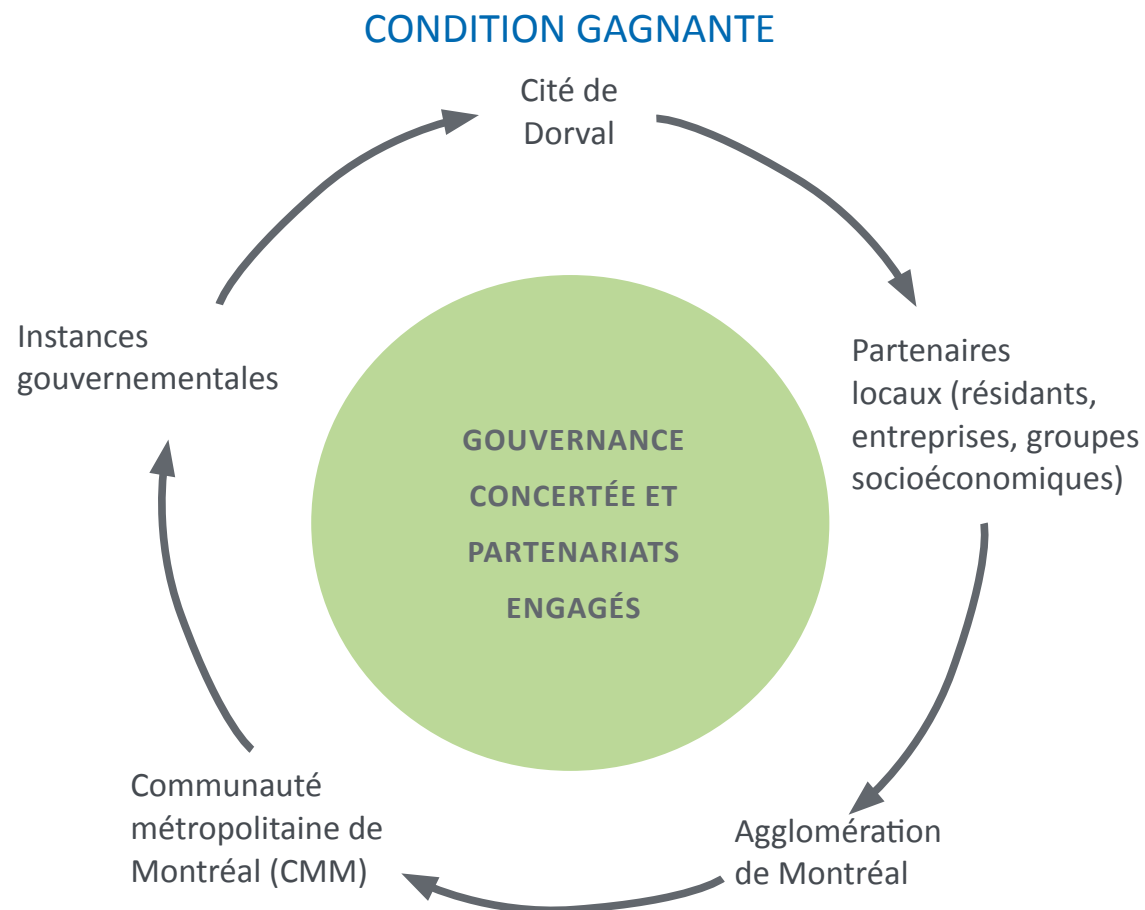


4. UNE GOUVERNANCE CONCERTÉE ET DES PARTENARIATS ENGAGÉS

Tendre vers une collectivité durable n'est pas une mince tâche. La Cité de Dorval, par ce geste bien précis d'adopter son premier plan d'urbanisme durable, démontre la ferme volonté de mettre en œuvre une vision d'aménagement et de développement du territoire respectueuse de la mise en valeur des ressources humaines et naturelles. Ce geste, fortement dépendant du contrat social qui lie la Cité de Dorval à titre de citoyen corporatif et l'ensemble des résidents et partenaires socio-économiques, convie à une responsabilisation collective.

La condition gagnante du pari posé repose donc sur une gouvernance concertée et un partenariat engagé. Pour ce faire, la Cité de Dorval interpelle l'ensemble des parties prenantes à entériner et à contribuer à l'atteinte de la vision des espaces de vie dorvalois et des actions de mise en œuvre. Sans cet accord et implication, le plan d'urbanisme durable deviendra un document stratégique sans intérêt.

Ce premier Plan d'urbanisme durable de la Cité de Dorval représentatif des attentes de la collectivité dorvaloise évoluera dans une optique d'amélioration continue. À ce titre, la Cité de Dorval publiera un rapport biennal faisant état de l'atteinte des objectifs et cibles selon les douze critères préétablis et menant à l'établissement d'une collectivité durable.



SYNTHÈSE DES GRANDS PROJETS

	INTERVENTIONS
ÉTUDES	Plans particuliers d'urbanisme du secteur central historique - Vieux-village et du secteur central urbain - Pôle intermodal Dorval (PPU)
	Plan local de déplacement et de mobilité active
	Plan directeur intégré de développement économique des pôles industriels (incluant une étude de positionnement commercial)
	Plan directeur des équipements, espaces verts et réseaux cyclables dans une perspective de développement durable
	Inventaire, caractérisation et plan de gestion de la valeur écologique et de l'état de santé des milieux naturels et des espaces verts (milieu humide, milieu forestier, friche et cours d'eau)
	Plan comité de sécurité urbaine
	Plan directeur de gestion des eaux pluviales et inventaire de la consommation d'eau par activité
POLITIQUES ET PROGRAMMES	Politique municipale de développement social et plan d'action (politique d'insertion de logement abordable)
	Programme incitatif pour la construction résidentielle durable et l'aménagement écologique des terrains
	Plan de mise aux normes des équipements et infrastructures municipales
	Programme d'infrastructure et d'aménagement du domaine public
	Politique de l'arbre et programme d'entretien, de reboisement et d'aménagement des milieux naturels et espaces verts, incluant les milieux riverains
	Suivi de la qualité des eaux des exutoires du réseau d'égout pluvial et programme d'infrastructures
	Plan de prévention des raccordements inversés aux réseaux d'égouts
	Protocole d'achat écoresponsable
	Programme de revitalisation et de sensibilisation à la préservation des bâtiments d'intérêt patrimonial (façades et enseignes)
PROJETS	Demande au MTQ pour l'aménagement de murs anti-bruits
	Élaboration de mediums de sensibilisation et de communication
	• Bâtiment et aménagement durable • Consommation responsable de l'eau potable • Protection des milieux naturels • Achats responsables et triage à la source des matières résiduelles • Écologie industrielle (centre de transfert technologique en écologie)
	Maintien du comité Rues principales
	Mise en place d'un comité mixte intermunicipal-industrie pour le développement économique du pôle métropolitain Saint-Laurent/Dorval
	Soutien à la mise en œuvre du plan d'action d'Écotech Québec
	Mise en place d'un comité de sécurité urbaine et développement d'un plan de sécurité urbaine (Cité de Dorval et ses partenaires)
	Représentations auprès des instances concernées en faveur d'une navette aéroport/centre-ville de Montréal et le réseau de transport collectif intégré
	Représentations pour le réaménagement du tunnel Pine Beach
	Élaboration d'une caractérisation de la friche industrielle et d'une étude d'opportunité de redéveloppement en concertation avec les parties prenantes
	Représentations auprès des instances concernées en faveur d'une navette aéroport/centre-ville de Montréal et le réseau de transport collectif intégré
	Représentations pour l'amélioration de la desserte en transport collectif et train de banlieue (parcours, heures, etc.)
	Participation au comité restreint du MRNF et comité ZIP du lac Saint-Louis
	Élaboration de fiches d'actions locales spécifiques à chacune des matières résiduelles (portait, vision, action)
	Planification et réalisation d'un Centre aquatique
	Représentations pour l'Éco-centre de l'ouest de l'île et établissement d'un centre local non permanent pour Dorval (mesure intérimaire)
	Adhésion au Programme Climat municipalités pour l'inventaire des émissions de gaz à effet de serre (GES), l'élaboration de plans d'action visant leur réduction ainsi que de plans d'adaptation

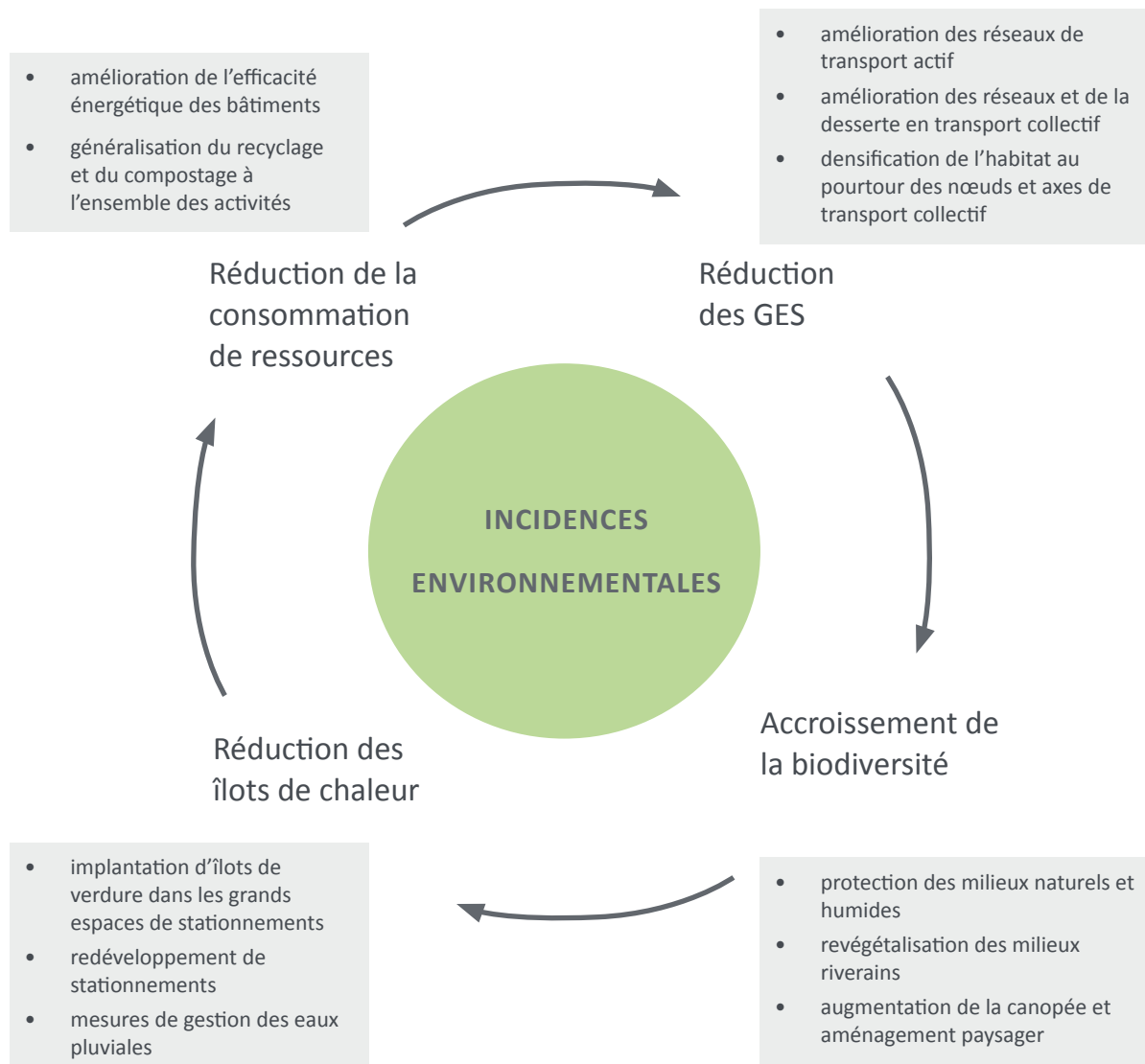
ANALYSE DES INCIDENCES SIGNIFICATIVES ANTICIPÉES DE LA MISE EN ŒUVRE DU PLAN D'URBANISME SUR L'ENVIRONNEMENT

Les objectifs d'aménagements du plan d'urbanisme et les stratégies de mises en œuvre qui y sont liées visent à structurer de manière positive et durable les milieux de vie, les espaces économiques et les milieux naturels. Dans une optique de développement durable, l'ensemble du contenu du plan a été élaboré en tenant compte des impacts anticipés sur l'environnement. L'évaluation des incidences environnementales sera réalisée en considérant quatre principaux impacts prévisibles :

- La réduction des gaz à effet de serre (GES) générés par l'activité humaine
- La réduction des îlots de chaleur
- L'accroissement de la biodiversité
- L'amélioration de l'efficacité énergétique des bâtiments

Le schéma ci-contre identifie les actions ou stratégies proposées au plan d'urbanisme qui sont susceptibles d'impacter de manière positive l'environnement. Ces incidences attendues sur l'environnement ont fait partie intégrante de la réflexion sous-jacente aux décisions d'aménagement, avec comme objectif de réduire les impacts liés à nos modes d'habiter, de travailler, de consommer et de se recréer.

Le suivi des indicateurs identifiés au chapitre 1 du présent plan mesurera l'évolution des impacts anticipés sur l'environnement, de manière à ajuster le tir lors de la prochaine révision du document de planification.



LEXIQUE



ADM : Aéroports de Montréal, organisme fédéral responsable de la gestion, de l'exploitation et du développement des aéroports internationaux Montréal-Trudeau et Montréal-Mirabel.

Agriculture urbaine : L'agriculture urbaine est une forme émergente de pratiques agricoles en ville, généralement en parcelles partagées, ou en jardins, individuelles et/ou collectives.

AMT : Agence métropolitaine de transport, organisme de planification et d'opération des transports métropolitains de la grande région de Montréal.

Biodiversité : La biodiversité urbaine se définit comme la variété des organismes vivants, y compris leurs variations génétiques de même que la diversité des écosystèmes. Les écosystèmes urbains sont caractérisés par leur hétérogénéité. La biodiversité des milieux urbanisés est la résultante d'une mosaïque complexe de milieux naturels résiduels, de paysages urbains et industriels (centres-villes, zones résidentielles, parcs industriels, routes, stationnements, voies ferrées, parcs aménagés, terrains vacants et désaffectés, etc.) ainsi que des territoires boisés, agricoles ou des plans d'eau situés en périphérie des aires urbaines.

Collectivité durable : Une collectivité qui, tant par son état et son fonctionnement actuels que par son développement, colle parfaitement aux principes de développement durable ... Cela consiste à intégrer, adapter et appliquer les valeurs et les principes fondamentaux du développement durable à la pratique de l'urbanisme, de l'aménagement du territoire, du design urbain, de l'architecture, du développement socioéconomique, des transports et des autres domaines influençant le développement urbain et territorial.

Extrait du Guide de la théorie à l'action de Vivre en Ville, p.20

CMM : Communauté métropolitaine de Montréal, organisme de planification, de coordination et de financement qui regroupe les 82 municipalités de la grande région de Montréal.

Densité d'occupation du sol : La densité d'occupation du sol se mesure selon le nombre de logements concentré à l'intérieur d'une superficie de un hectare brut (log/ha), incluant les infrastructures publiques telles que les voies de circulation.

Développement durable : Dans le cadre des mesures proposées, le développement durable s'entend d'un développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures à répondre aux leurs. Le développement durable s'appuie sur une vision à long terme qui prend en compte le caractère indissociable des dimensions environnementale, sociale et économique des activités de développement.

Loi québécoise sur le développement durable

Écotech Québec : Contribue à positionner le Québec comme pôle d'excellence des technologies propres en Amérique du Nord. Elle est un acteur incontournable dans le développement de cette industrie, reconnue comme un moteur de création de richesse et de prospérité. Elle participe à faire du Québec un endroit plus compétitif, plus vert, plus sain.

Énergie renouvelable : Une énergie renouvelable est une énergie exploitée par l'Homme, de telle manière que ses réserves ne s'épuisent pas. En d'autres termes, sa vitesse de formation doit être plus grande que sa vitesse d'utilisation. Les différents types d'énergies renouvelables sont : énergie solaire, énergie éolienne, énergie hydraulique, biomasse (matières organiques d'origine végétale), énergie géothermique.

Empreinte écologique : L'empreinte écologique comptabilise la demande exercée par les hommes envers les «services écologiques» fournis par la nature. Plus précisément, elle mesure les surfaces biologiquement productives de terre et d'eau nécessaires pour produire les ressources qu'un individu, une population ou une activité consomme et pour absorber les déchets générés, compte tenu des technologies et de la gestion des ressources en vigueur.

Gaz à effet de serre : Les gaz à effet de serre (GES) sont des composants gazeux qui absorbent le rayonnement infrarouge émis par la surface terrestre, contribuant à l'effet de serre. L'augmentation de leur concentration dans l'atmosphère terrestre est un facteur soupçonné d'être à l'origine du récent réchauffement climatique.

Îlot de chaleur : Les îlots de chaleur urbains (ICU en abrégé) désignent des élévations localisées des températures, particulièrement des températures maximales diurnes et nocturnes, enregistrées en milieu urbain par rapport aux zones rurales ou forestières voisines ou par rapport aux températures moyennes régionales.

Logement abordable : Un logement est considéré comme abordable lorsque son loyer ou son hypothèque mensuel (incluant les taxes foncières et les frais de chauffage) ne dépasse pas la capacité de payer d'un ménage donné, soit 30 % de son revenu mensuel brut. D'une part, un logement doit répondre convenablement aux besoins d'un ménage, notamment en matière de superficie. D'autre part, ce logement doit également être localisé adéquatement, à distance raisonnable des emplois, des services et du transport en commun : un logement abordable ne l'est pas vraiment, en réalité, si sa localisation induit des coûts de transport élevés.

Ville de Montréal, Stratégie d'inclusion de logements abordables dans les nouveaux projets résidentiels, Service de mise en valeur du territoire et du patrimoine, août 2005

Logement social : Le logement social est une forme de logement abordable. Complémentaire au secteur privé, le logement social répond à divers besoins que le marché, seul, ne peut combler. Au fil du temps, plusieurs formules de logement social ont été créées, allant de l'habitation à loyer modique (HLM) de propriété étatique jusqu'aux coopératives autogérées.

Ville de Montréal, Stratégie d'inclusion de logements abordables dans les nouveaux projets résidentiels, Service de mise en valeur du territoire et du patrimoine, août 2005

MAMROT : Ministère des affaires municipales, des régions et de l'occupation du territoire.

Modes alternatifs de déplacement : Modes alternatifs à l'auto, tels que le transport en commun, le covoiturage, l'autopartage et les modes actifs comme la marche et le vélo.

Mobilité durable : Dans un contexte urbain, la mobilité durable se définit comme la capacité, pour les personnes de toutes conditions, de se déplacer de façon sécuritaire, efficace et confortable et par un grand choix de moyens intégré dans des réseaux fluides qui accordent la priorité aux modes de déplacement les plus respectueux de l'environnement tel que la marche, le vélo, l'autopartage, le covoiturage et les transports collectifs. Il s'agit d'une approche de l'aménagement et de la gestion du territoire favorisant les modes de déplacements alternatifs à l'automobile soliste et à la diminution des émissions de polluants et de GES.

Plan de mobilité durable de Québec

MRNF : Ministère des ressources naturelles et de la faune.

PIIA : Le règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale permet une approche plus souple d'évaluation des projets à partir de critères plutôt que de normes, favorisant la recherche de solutions novatrices dans un échange ouvert entre la municipalité et les promoteurs.

Ministère des Affaires municipales, des régions et de l'occupation du territoire (MAMROT)

PMAD : Plan métropolitain d'aménagement et de développement, adopté en décembre 2011 par la CMM.

PPCMOI : Les projets particuliers de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble (PPCMOI) visent à permettre, à certaines conditions, qu'un projet soit réalisé malgré le fait qu'il déroge à l'un ou l'autre des règlements d'urbanisme de la municipalité.

MAMROT

PPU : Le programme particulier d'urbanisme (PPU) est une composante du plan d'urbanisme. Le plan d'urbanisme réfère à la planification de l'ensemble du territoire municipal tandis que le PPU permet d'apporter plus de précisions quant à la planification de certains secteurs qui suscitent une attention toute particulière de la part du conseil municipal.

MAMROT

Schéma : Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal, entrée en vigueur le 1er avril 2015.

SCHL : Société canadienne d'hypothèque et de logement.

STM : Société de transport de Montréal, entreprise publique de transport en commun responsable de la planification et de l'opération des transports publics locaux sur l'île de Montréal.

Transit-Oriented Development (TOD) : Collectivité intégrée comprenant un mélange compact et plurifonctionnel d'usages urbains articulés autour d'une infrastructure lourde de transport collectif, dans un design favorisant l'activité piétonne, la convivialité, la protection de l'environnement, l'utilisation efficace des infrastructures et des services publics.

Agence Métropolitaine de Transport (AMT, 2002)

Crédits photographiques

- Cité de Dorval
- Professionnels de Fahey et associés
- Creative Commons @ Flickr
- Courtoisie de San Francisco Planning Department
- KPG, Incorporated. Source : Seattle Public Utilities
- envac.com COPYRIGHT ENVAC
- Ville de Montréal
- completestreets.org
- valoxia.com
- debonne-grenoble.fr
- vaulx-en-velin-lejournal.com
- Technoparc Montréal
- ANMA © ANMA
- OBVNEBSL, 2010
- Ville de Québec
- atelier PRO
- espacemv3.wordpress.com
- evaway.fr
- Parcours riverain – Ville de Montréal (Flickr)
- Google Earth Pro



DORVAL

PLAN D'URBANISME *durable*

