

Plan particulier d'urbanisme

Secteur Michel-Jasmin



DORVAL



**atelier
urbain**

Plan particulier d'urbanisme du secteur Michel-Jasmin

19 décembre 2025

Équipes de projet

CITÉ DE DORVAL

Équipe de projet

Benoit Lévesque, directeur de l'aménagement urbain

Claudia Trottier, conseillère en aménagement urbain

ATELIER URBAIN

Équipe de projet

Louis-Michel Fournier-Renaud, urbaniste

Marie-Ève Charbonneau, urbaniste

Paulina Nowicka, conceptrice

Hamza El Khomri, designer urbain

Stéphanie Valois, révision (consultante externe)

Table des matières

1. Mise en contexte	7
1.1 Contexte de planification	8
1.2 Contexte géographique	11
1.3 Secteur d'intervention	12
1.4 Historique de développement	13
2. Diagnostic du secteur	14
2.1 Réseau routier	15
2.2 Mobilité active et collective	18
2.3 Résidents et visiteurs du secteur	20
2.4 Fonctions	21
2.5 Milieu bâti	23
2.6 Adaptation aux changements climatiques	25
2.7 Terrains à potentiel de redéveloppement	28
2.8 Contraintes naturelles et anthropiques	29
2.9 Forces, faiblesses, contraintes et opportunités	31
2.10 Problématique	32

Table des matières

3. Vision et orientations	33
3.1 Énoncé de vision	34
3.2 Orientations et objectifs	35
3.3 Concept d'organisation spatiale	36
3.4 Intentions d'aménagement	37
4. Principes et balises d'aménagement	38
4.1 Principes et balises d'aménagement	39
4.2 Stratégie de circulation	42
4.3 Typologie des bâtiments projetés	46
4.4 Aménagement des espaces libres	47
4.5 Catalogue de mobilier urbain, matériaux et plantations	48
5. Mise en œuvre	51
5.1 Stratégie réglementaire	52
5.2 Programmes	54
5.3 Interventions sur le domaine public	55
5.4 Plan d'action	59

Liste des cartes

Carte 1.	Contexte géographique	11
Carte 2.	Localisation du secteur d'intervention	12
Carte 3.	Trame de rue et circulation automobile	16
Carte 4.	Réseau de camionnage	17
Carte 5.	Mobilité active et collective	19
Carte 6.	Utilisation du sol	22
Carte 7.	Implantation des bâtiments	23
Carte 8.	Années de construction	24
Carte 9.	Hauteur des bâtiments	24
Carte 10.	Îlots de chaleur et de fraîcheur	26
Carte 11.	Canopée et hydrographie	27
Carte 12.	Potentiel de redéveloppement	28
Carte 13.	Contraintes naturelles et anthropiques	30
Carte 14.	Plan concept d'organisation spatiale	36
Carte 15.	Plan concept d'intentions	37
Carte 16.	Aménagement projeté des voies de circulation	42
Carte 17.	Nouvelles zones au plan de zonage	53

Liste des figures

Figure 1.	Processus de planification	10
Figure 2.	Taux d'implantation moyen par catégorie d'usages	23
Figure 3.	Aménagement existant de l'avenue Michel-Jasmin	43
Figure 4.	Aménagement projeté de l'avenue Michel-Jasmin	43
Figure 5.	Aménagement existant de l'avenue O'Connell	44
Figure 6.	Aménagement projeté de l'avenue O'Connell	44
Figure 7.	Aménagement projeté de la nouvelle rue nord-sud	45
Figure 8.	Proposition conceptuelle pour l'avenue Michel-Jasmin	56
Figure 9.	Contexte actuel du secteur Michel-Jasmin	56
Figure 10.	Ambiance de la nouvelle rue et des possibilités de redéveloppement	57
Figure 11.	Ambiance d'un nouveau parc central	58
Figure 12.	Aperçu du plan d'action	59

01.

Mise en contexte



1.1 Contexte de planification

Planification municipale

Dans le plan d'urbanisme durable 2015–2031 de Dorval, le secteur Michel-Jasmin fait partie de l'affectation intitulée lieu d'emplois et d'économie, laquelle concerne les territoires où l'on retrouve un important taux d'emplois. Le secteur Michel-Jasmin y est décrit comme un secteur déstructuré dont l'attrait est actuellement impacté par une problématique de cohabitation des usages. Il est souhaité de profiter de l'avantage que représente la proximité du secteur au pôle de transport intermodal afin d'en faire un véritable pôle d'affaires développé selon les plus hauts standards de construction et d'aménagement durable. Plus particulièrement, la qualité de l'architecture, le design urbain et l'intégration harmonieuse du secteur à son environnement doivent guider la planification du secteur. La vision décrite est celle d'un écoparc inspiré de référents internationaux en matière d'écoconstruction, d'architecture et de design urbain.

La Cité de Dorval a récemment mené une consultation publique dans le cadre de la révision de son plan et de ses règlements d'urbanisme. Cette démarche a mis en lumière la nécessité d'une planification détaillée pour le secteur Michel-Jasmin. Plusieurs orientations sont ressorties de cet exercice de consultation. Il s'agit notamment d'augmenter le verdissement, de promouvoir le développement de la mobilité active, de miser sur une économie circulaire et de consacrer la pointe ouest du secteur aux activités industrielles légères et commerciales générant des nuisances.

Transformations environnantes

De nombreux projets ont récemment vu le jour ou sont en cours de planification à proximité du secteur Michel-Jasmin. Parmi ceux-ci, plusieurs hôtels et bâtiments résidentiels de plus grande densité et atteignant jusqu'à 12 étages ont été autorisés. L'Aéroport international Montréal-Trudeau, structurant le paysage urbain et la vocation des secteurs adjacents, œuvre actuellement à la transformation de ses infrastructures pour accueillir un nombre croissant de visiteurs, ainsi qu'au verdissement de ses installations.

En parallèle, plusieurs chantiers majeurs de réfection des infrastructures routières sont planifiés. Le réaménagement de la gare VIA Rail-Exo facilitera et sécurisera les déplacements actifs de part et d'autre des installations et le réaménagement du rond-point Dorval, dans lequel seront intégrées des installations favorisant la mobilité active, aura un impact sur les déplacements autour du secteur Michel-Jasmin.

Quelques référents identifiés pour le secteur Michel-Jasmin



Architecture inspirante
Écocampus Hubert Reeves
Source : Lemay



Gestion des eaux pluviales
Source : Ville de Québec



Verdissement
Source : Brisson paysagiste

Outils de planification supérieurs

La Cité de Dorval doit s'assurer que ses outils de planification et de réglementation sont en conformité avec le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) de la communauté métropolitaine de Montréal et le schéma d'aménagement et de développement (SAD) de l'agglomération de Montréal.

Le PMAD établit des objectifs en matière de densification.

Le SAD identifie le secteur du PPU comme un secteur à transformer. En raison de la présence d'importants axes de transport routier, le schéma vise à consolider le tissu industriel existant en misant à la fois sur les créniaux porteurs d'avenir et sur ceux qui contribuent à sa notoriété. L'habitation n'est pas autorisée dans cette grande affectation en raison de la possibilité que certains établissements puissent générer des risques pour le voisinage et constituer par le fait même des sources de contraintes anthropiques. Dans cette affectation définie comme « aire à vocation économique regroupant un ensemble d'établissements qui produisent des biens ou qui fournissent des services », seuls les usages suivants sont autorisés :

- Industrie de tout type ;
- Bureau ;
- Commerce ;
- Équipement récréatif, culturel ou institutionnel ;
- Composantes de la grande affectation ;
- Grande emprise ou grande infrastructure publique (ex. infrastructure aéroportuaire, équipement d'assainissement ou de traitement des eaux, équipement majeur d'entreposage et d'élimination des neiges usées).

Plan pour une économie verte 2030

Le Plan pour une économie verte 2030 (PEV 2030) du gouvernement du Québec vise à transformer l'économie de la province pour atteindre la carboneutralité d'ici 2050. Ce plan met en place des stratégies et des investissements pour réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES), stimuler l'innovation verte et rendre l'économie québécoise plus durable. Le plan imposera une transformation profonde des industries québécoises s'orientant vers des pratiques plus écologiques, en les amenant à adopter des technologies propres, à réduire leurs émissions de GES et à s'électrifier.

Plan métropolitain de développement économique

Le Plan de développement économique 2023–2027 de la Ville de Montréal vise à positionner la métropole comme un centre d'innovation, de créativité, et de durabilité, tout en renforçant son attractivité et sa compétitivité sur la scène internationale. Le plan vise à créer un environnement favorable à l'innovation, à soutenir les secteurs industriels clés tout en facilitant leur transition vers des pratiques plus durables et modernes. Cela inclut des initiatives pour favoriser les industries propres, comme les technologies vertes, l'efficacité énergétique et la réduction des émissions de carbone.

Le plan encourage également l'adoption des nouvelles technologies dans tous les secteurs industriels, notamment par l'intégration de l'intelligence artificielle, de l'automatisation et de la robotique.

Le plan particulier d'urbanisme (PPU)

Le plan particulier d'urbanisme est une composante du plan d'urbanisme qui permet d'apporter plus de précisions quant à la planification d'un secteur. Il s'agit d'un outil réglementaire qui permet à la Ville de préciser, de mieux encadrer et d'harmoniser les interventions tant publiques que privées sur cette portion de son territoire.

Le PPU fixe des objectifs pour l'avenir et propose des mesures concrètes pour les atteindre. Des modifications réglementaires, l'amélioration des aménagements publics, ainsi que la mise en place de programmes et de politiques municipales, découlent donc de l'adoption du PPU.

La figure ci-contre illustre les différentes étapes qui composent cet exercice de planification.

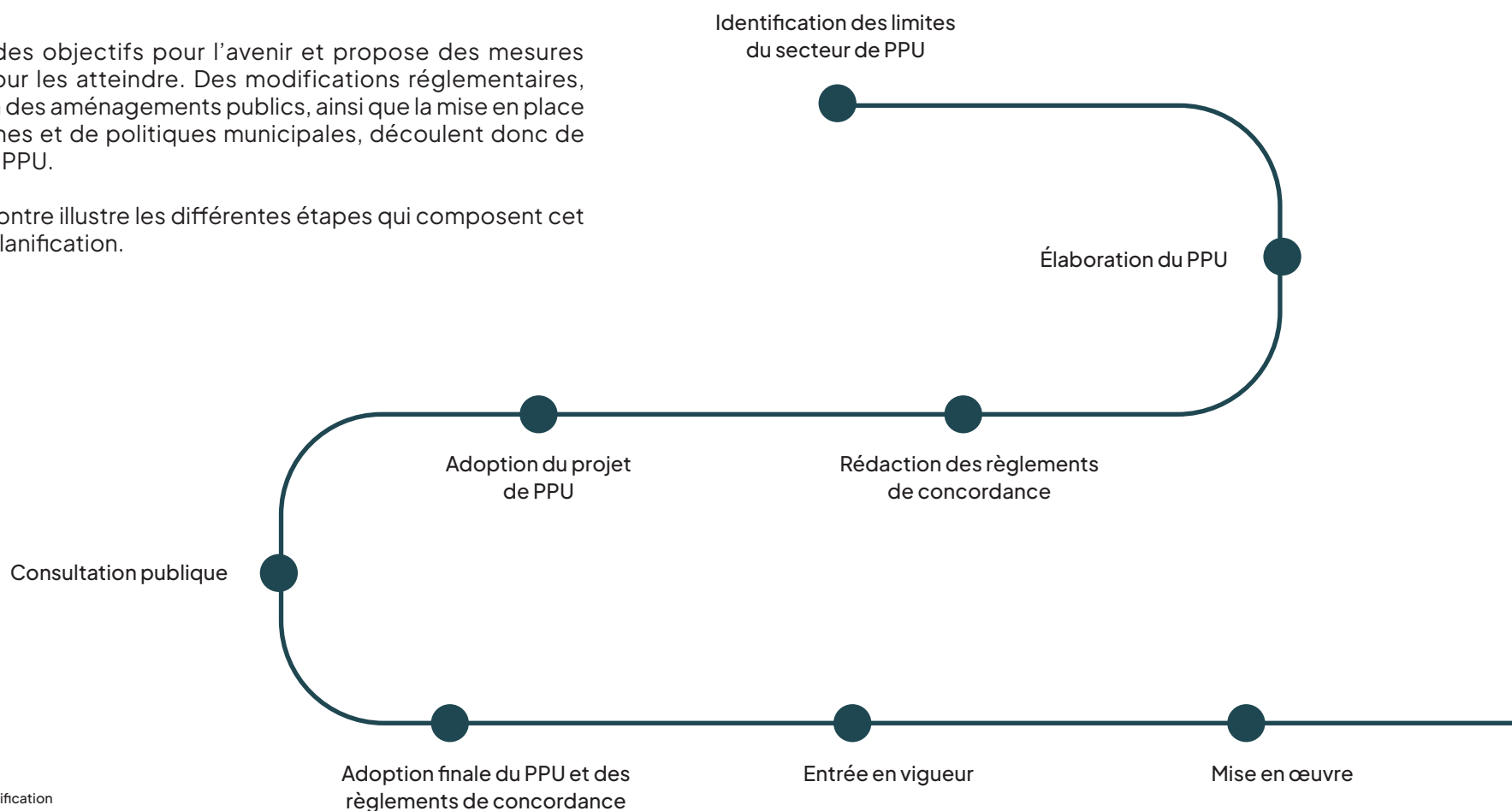


Figure 1. Processus de planification

1.2 Contexte géographique

La Cité de Dorval est située au sud-ouest de l'île de Montréal. Son territoire est bordé par le lac Saint-Louis au sud, la ville de Pointe-Claire à l'ouest, Dollard-Des-Ormeaux au nord, ainsi que par les arrondissements de Saint-Laurent et Lachine à l'est.

Le secteur visé par le PPU fait partie du cœur économique de Dorval, lequel est composé de lieux d'emplois, des secteurs de commerces et services et du secteur aéroportuaire. La présence d'industries et de lieux d'emplois majeurs à proximité, notamment l'Aéroport international Montréal-Trudeau, place le secteur à l'intérieur d'un pôle largement achalandé par une circulation de transit.

Ce secteur est situé à la jonction d'axes de circulation structurants à l'échelle de l'agglomération. L'autoroute 20 constitue par ailleurs une importante barrière séparant le secteur du PPU de la partie sud de Dorval qui comprend la majorité de ses quartiers résidentiels, son noyau villageois et ses pôles de services. L'avenue Michel-Jasmin constitue l'unique porte d'entrée pour ce secteur qui fait partie d'un parc industriel plus vaste.



Carte 1. Contexte géographique

1.3 Secteur d'intervention

Le secteur d'intervention a une superficie de 27,3 ha. Il est délimité au nord par l'autoroute 520 et au sud par l'autoroute 20. À l'extrémité ouest, un terrain de propriété gouvernementale comprenant un bassin de rétention et bordé par une bretelle autoroutière surélevée, crée une séparation physique avec le reste de la ville de Dorval. Le secteur fait également partie d'un parc industriel qui s'étend vers l'est, renforçant son rôle dans le tissu économique local. La proximité de l'aéroport situé au nord-ouest joue un rôle structurant dans la nature des activités qui prennent place dans le secteur.



Carte 2. Localisation du secteur d'intervention

1.4 Historique de développement

Les premiers établissements

Le territoire de Dorval, ainsi que celui de L'Île-Dorval, était d'abord habité par les Iroquois. Il fut ensuite occupé, à partir de 1667, par les Sulpiciens qui y fondèrent une mission qu'ils abandonnèrent vers 1685. En 1678, un premier chemin le long du fleuve est construit afin de relier Dorval à Senneville et Montréal.

Au 18^e siècle, plusieurs familles y pratiquent l'agriculture et développent le territoire selon le régime seigneurial. Cela est encore visible dans le tissu urbain avec des lots orientés perpendiculairement au lac Saint-Louis.

La construction du chemin de fer en 1855 attire de nombreuses familles, en faisant un lieu de villégiature attrayant pour la bourgeoisie montréalaise. La croissance démographique que connaît Montréal donne lieu à un mouvement vers les actuelles banlieues, un phénomène auquel Dorval n'échappe pas. À la fin du 19^e siècle, un noyau villageois se développe au croisement de l'avenue Martin et du chemin du Bord-du-Lac-Lakeshore.



Vue du village, rue Martin vers 1910
Source : Société historique de Dorval

L'impact de l'aéroport sur le développement

L'aéroport international Montréal-Trudeau, alors appelé aéroport de Dorval, est construit en 1941 sur un ancien champ de courses hippiques afin de répondre à l'accroissement des activités économiques et industrielles liées à la guerre et qui sont alors concentrées à l'aéroport de Saint-Hubert.

L'afflux de travailleurs, à la suite à la mise en service de l'aéroport, crée de nouveaux besoins en logement. Bien que la Deuxième Guerre mondiale soit associée à un ralentissement important des développements immobiliers, les années 1950 témoignent d'une urbanisation rapide.

Au milieu des années 1950, l'aéroport de Dorval est l'aéroport le plus achalandé au Canada avec plus d'un million de passagers par année.



Grand Trunk Railway, vers 1915
Source : Canada-rail

Des infrastructures qui ont façonné la ville

Dans les années 1960, la construction de cette section de l'autoroute 20 scinde physiquement le territoire de Dorval, bien que cette infrastructure offre un lien rapide entre l'ouest de l'île et le centre-ville de Montréal. À cette connexion s'ajoute l'autoroute 520, qui rend Dorval d'autant plus attrayante pour les entreprises et les résidents.

En 1961, l'aéroport constitue la porte d'entrée au Canada pour tout le trafic européen et accueille plus de deux millions de passagers. La desserte autoroutière, le chemin de fer et la proximité de l'aéroport ont contribué au développement des zones industrielles limitrophes, notamment pour les entreprises spécialisées dans le transport et la logistique.

Ces infrastructures ont transformé ce secteur en un nœud de transport et constituent des catalyseurs du développement économique. Aujourd'hui, Dorval attire quotidiennement plus de 42 000 travailleurs grâce à son activité économique dynamique.

L'aéroport dans les années 1940
Source : Aéroports de Montréal



L'autoroute 520 dans les années 1960
Source : Histoire de Saint-Laurent



02.

Diagnostic du secteur



2.1 Réseau routier

Un secteur au carrefour d'une circulation lourde

Le secteur du PPU est délimité par des routes du réseau supérieur, telles que des voies collectrices et les autoroutes 20 et 520 qui supportent un débit quotidien très élevé. La portion de l'autoroute 20 située au sud du secteur atteint une moyenne de 72 000 passages et l'autoroute 520 qui permet d'accéder au secteur au nord atteint une moyenne de 38 000 passages quotidiens.

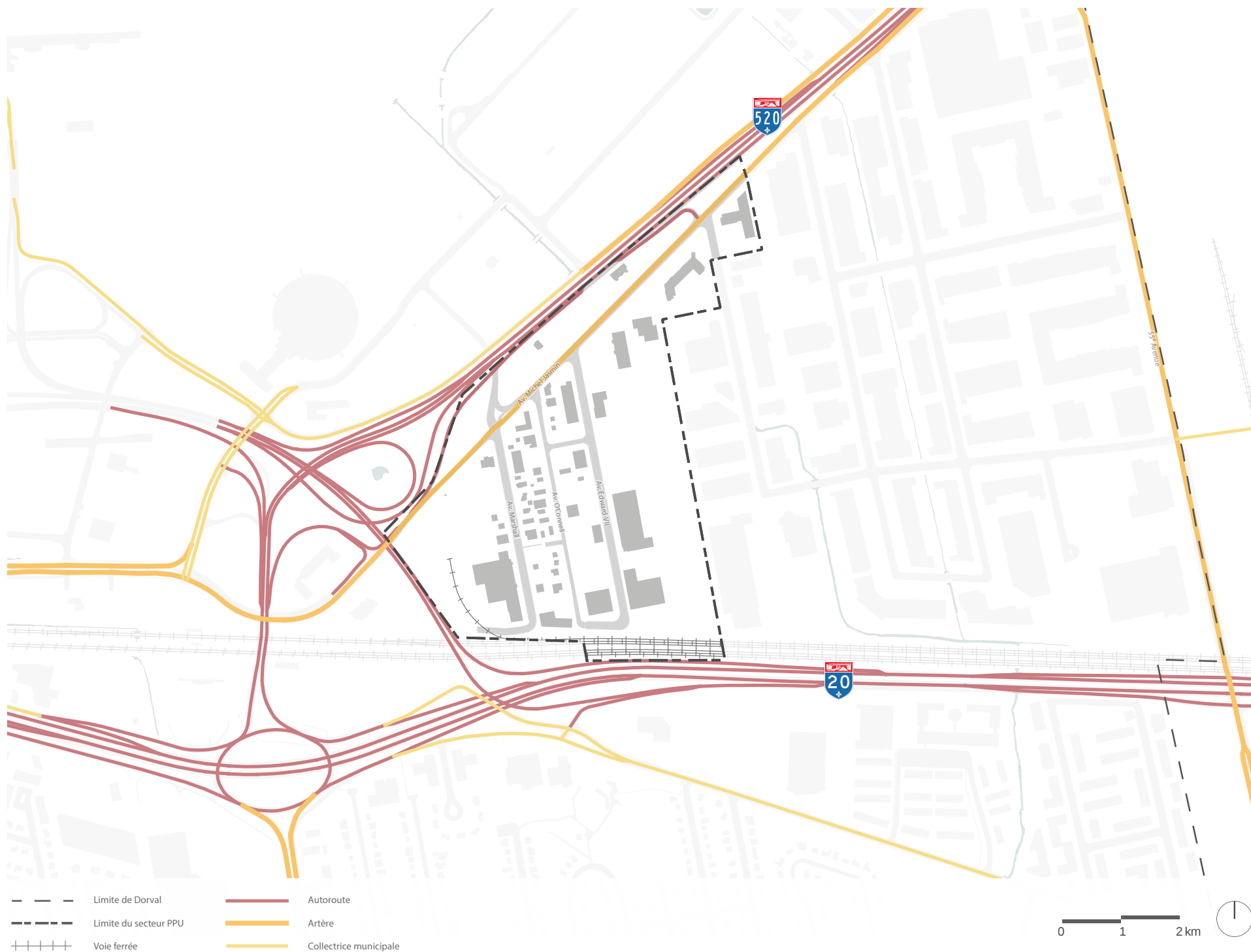
Bordé par des axes de circulation très achalandés, le secteur est également traversé par des rues locales où le camionnage est autorisé. L'accès à ces rues se fait exclusivement par l'avenue Michel-Jasmin, qui délimite la partie nord du secteur. Cependant, l'aménagement de ces voies locales est conçu uniquement pour la circulation automobile, et celle-ci est entravée par de nombreuses ruptures dans la trame routière, rendant le flux de circulation peu fluide.

Forte présence de camionnage

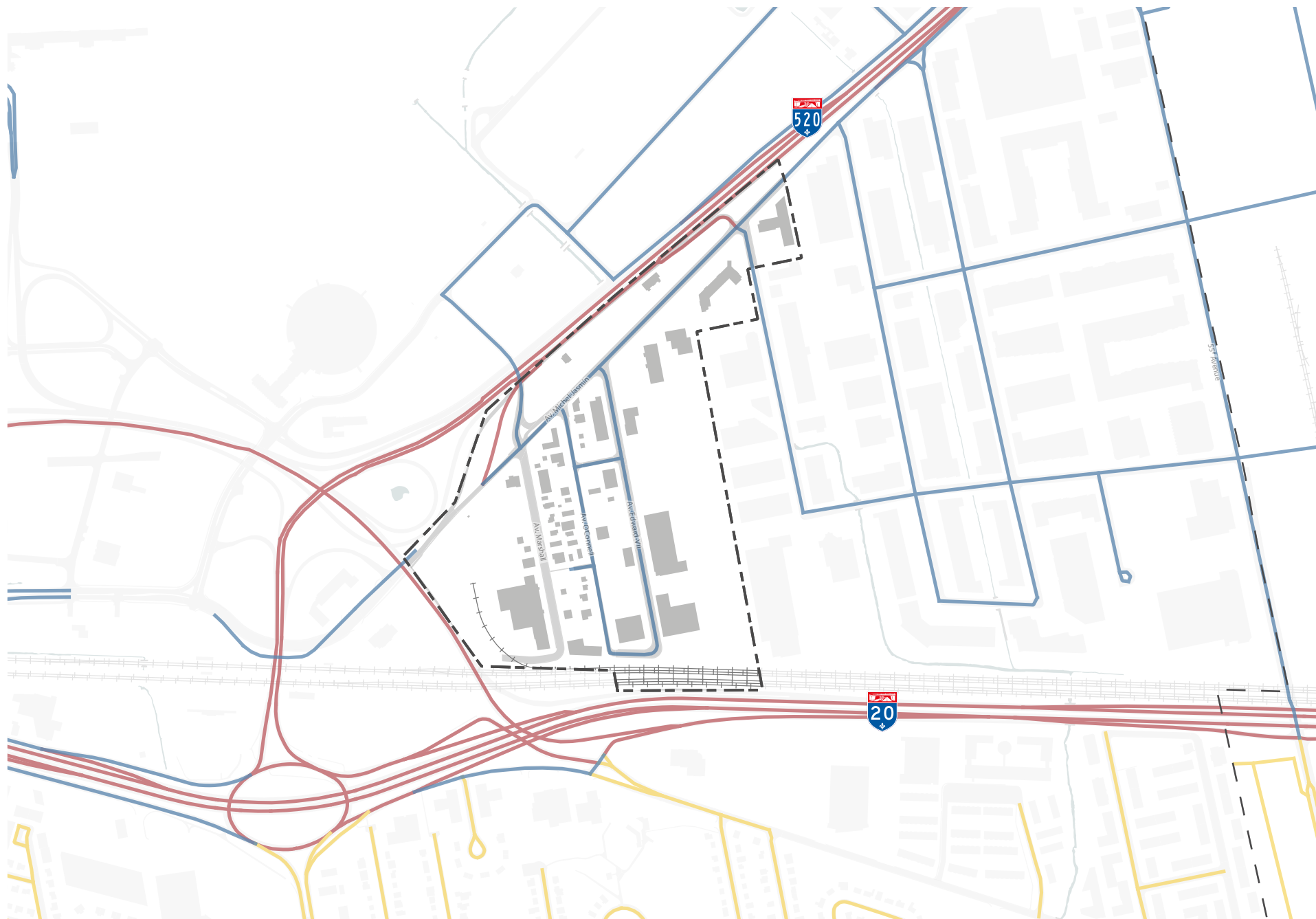
Le secteur accueille de nombreux véhicules lourds en transit puisqu'il s'intègre dans un important centre intermodal rail-camion. Près de la moitié des tournées de livraison locale débutent à proximité immédiate du secteur, faisant de celui-ci un pôle majeur d'échanges de biens et marchandises grâce à la présence des grands axes de transport terrestre et ferroviaire.

Le camionnage est autorisé sur le réseau autoroutier qui borde le secteur, ainsi que sur plusieurs rues locales du secteur, comme identifié sur la carte 4. Si cela comporte des avantages au niveau de l'implantation de nouvelles entreprises, il importe d'assurer la sécurité et la convivialité des autres types de déplacements sur le réseau routier à l'intérieur du secteur par un aménagement sécuritaire du domaine public.





Carte 3. Trame de rue et circulation automobile
CITÉ DE DORVAL



- Limite de Dorval
- Limite du secteur PPU
- + + + + + Voie ferrée
- Livraison locale seulement
- Permis en transit
- Réseau autoroutier



Carte 4. Réseau de camionnage
CITÉ DE DORVAL

2.2 Mobilité active et collective

Un besoin criant pour des infrastructures soutenant une mobilité active

Le secteur présente des défis importants en matière de mobilité et d'accessibilité. L'aménagement des voies de circulation et le manque de connexions créent des conflits de circulation entre piétons, cyclistes et automobilistes. Ces conflits sont exacerbés par la présence de grands axes routiers, comme l'autoroute 20, qui constitue un obstacle majeur pour accéder aux commerces de proximité, aux équipements collectifs et aux autres points d'intérêt situés au sud du secteur, ou encore pour assurer la connexion avec le transport collectif pour les travailleurs. Les points de collision, identifiés à la carte 5 à la page suivante, soulèvent l'importance d'un réaménagement du domaine public et des intersections à certains endroits, surtout au niveau du boulevard Michel-Jasmin dans le secteur.

L'accès aux gares VIA Rail et EXO est particulièrement difficile, nécessitant de franchir des barrières physiques importantes, telles que l'autoroute et des routes à fort débit. Le trajet sécuritaire pour rejoindre ces gares implique un parcours considérable, augmentant le temps de déplacement et décourageant l'utilisation du transport collectif. Il existe peu de liens directs vers les pôles voisins. Des passages piétons sont aménagés à l'extérieur du secteur, au niveau des gares et de la 55^e avenue. La distance à parcourir entre ces passages est donc importante et décourage l'utilisation des transports actifs à l'intérieur du secteur.

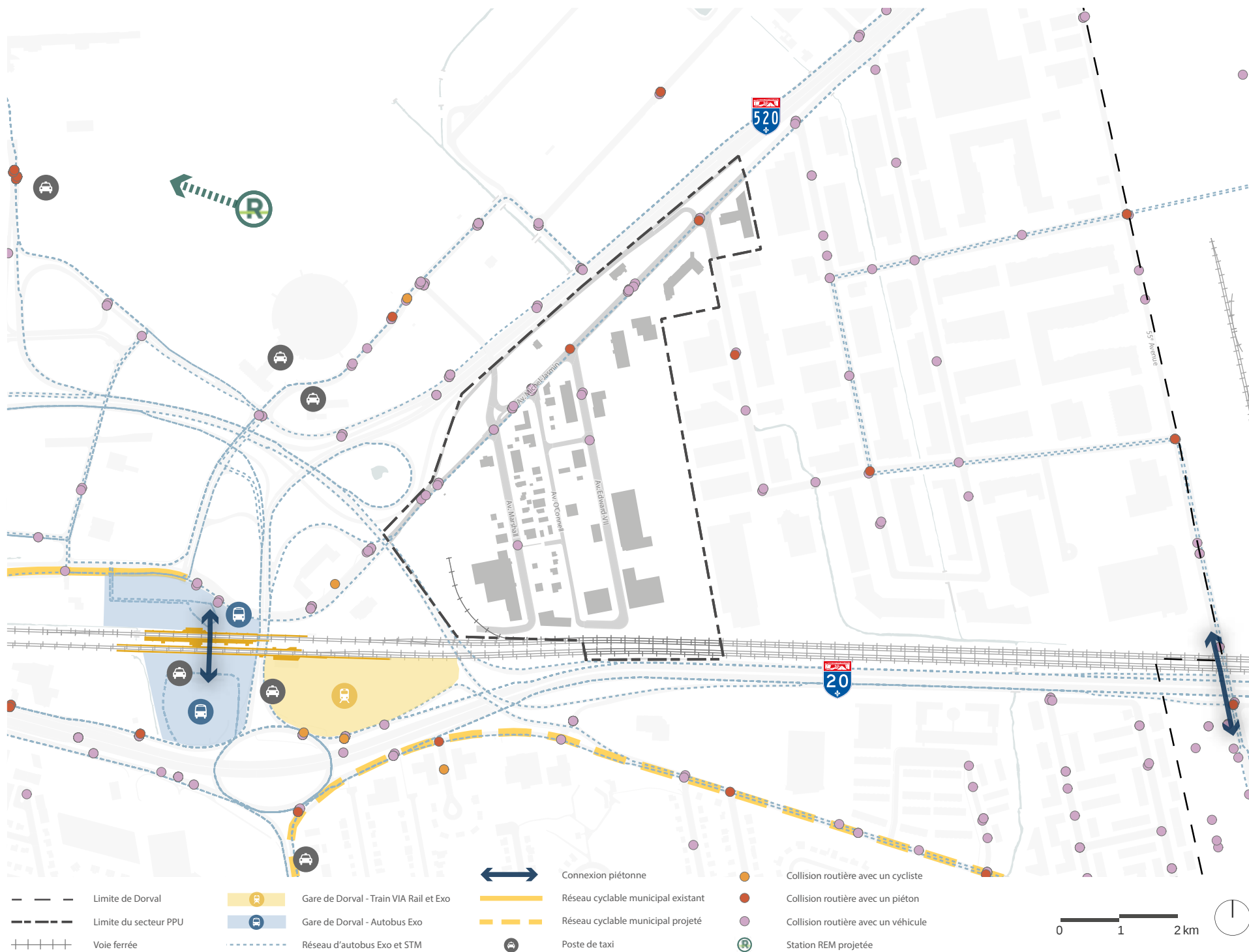
1. Étude de positionnement économique du secteur limitrophe à l'axe Côte-de-Liesse, CAI Goba!, 2019

Le manque de connexion avec les infrastructures de transport collectif

Malgré la proximité d'une gare intermodale, une grande majorité des travailleurs (95 %) continuent de privilégier la voiture pour se rendre à leur emploi, même s'ils résident à proximité¹. L'accès limité et peu sécurisé aux infrastructures de transport collectif, couplé au manque de connectivité, pourrait maintenir cette dépendance à l'automobile, limitant l'adoption de modes de transport plus durables.

Plusieurs projets visant à améliorer la mobilité active et collective autour du secteur Michel-Jasmin sont en cours de planification. Un défi réside toutefois dans l'accès à ces infrastructures structurantes en matière de mobilité.





Carte 5. Mobilité active et collective

CITÉ DE DORVAL

2.3 Résidents et visiteurs du secteur

Un secteur peu habité

Le secteur compte très peu de résidents avec un total de 32 logements répartis dans 17 bâtiments résidentiels. À l'échelle de la ville, les projets en cours de planification et de construction montrent une croissance de plusieurs milliers de logements. Bien que le secteur fasse partie d'une aire TOD, le secteur Michel-Jasmin n'est pas ciblé pour accueillir de nouveaux résidents. Plusieurs contraintes freinent cette perspective, telles que la pollution atmosphérique, les nuisances sonores, les barrières physiques créées par les infrastructures de transport lourd, ainsi que les nuisances pouvant être générées par certaines entreprises existantes dans le secteur.

Depuis 2016, le secteur accueille des visiteurs qui résident temporairement au Centre de santé Ullivik. Il s'agit de patients en transit vers des soins spécialisés à Montréal. L'une des préoccupations majeures quant à la présence de cet établissement est le manque d'accès piéton sécurisé vers les services de base, comme les épiceries, pharmacies ou autres commerces essentiels. Le secteur, principalement axé sur les infrastructures industrielles et autoroutières, est mal adapté aux déplacements à pied, créant ainsi des problèmes de sécurité significatifs, surtout pour des personnes en situation de vulnérabilité.

Un contraste marqué entre travailleurs et résidents

La Cité de Dorval affiche un contraste marqué entre le nombre de travailleurs et de résidents. En 2016, environ 41 000 travailleurs pénétraient quotidiennement sur le territoire, tandis que la population résidente était de 18 980, un chiffre qui est passé à 19 302 en 2021. L'aéroport, qui comptait en 2023 plus de 700 employés, a été un puissant moteur d'emploi dans la région dès sa construction, incitant de nombreuses entreprises à s'installer à Dorval et dans les environs, et créant un effet d'entraînement sur les secteurs tertiaires comme l'hôtellerie, la restauration et les services de transport.

La provenance des travailleurs

La consolidation potentielle de secteurs industriels existants sur le territoire pourrait contribuer à une augmentation du nombre de travailleurs. Une étude a d'ailleurs souligné le potentiel de croissance de certains créneaux industriels déjà implantés dans le secteur tels que le transport, la fabrication et l'entreposage². Toutefois, il importe de tenir compte de la croissance potentielle de ces domaines d'activités qui pourrait attirer davantage de personnes venant de l'extérieur de la Ville. En effet, les professions occupées par la population active de Dorval sont concentrées principalement dans les domaines de la vente et des services, des affaires, de la finance et de l'administration ainsi que dans la gestion, alors que les emplois présents sur le territoire de Dorval font partie principalement des secteurs du transport et de l'entreposage (27 %) ainsi que de la fabrication (23,3 %).

2. Étude de positionnement économique du secteur limitrophe à l'axe Côte-de-Liesse, CAI Goba, 2019



Source : Gamarco

2.4 Fonctions

Une cohabitation difficile

Le secteur présente une mixité d'usages, où se côtoient industries, habitations, établissements d'hébergement, commerces et établissement communautaire, comme le Centre de santé Ullivik. Cette diversité fonctionnelle engendre des enjeux de circulation et de sécurité. La présence d'une industrie à risque accentue ces préoccupations, particulièrement pour les résidents vivant à proximité.

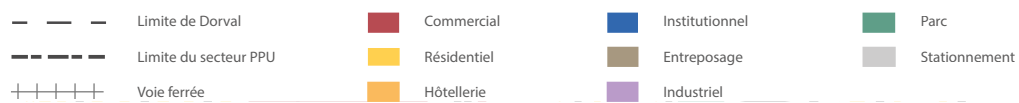
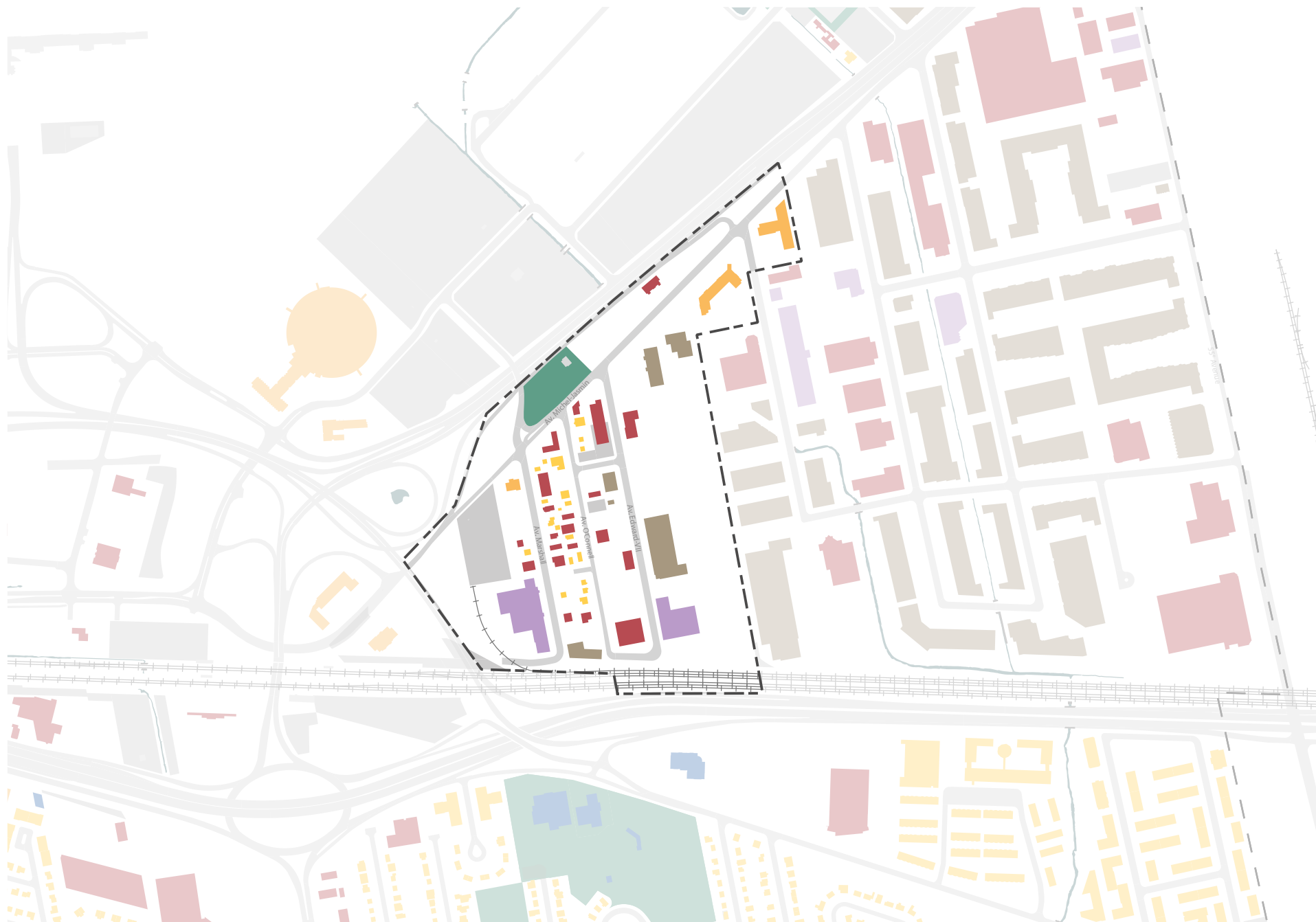
Bien que le secteur comprenne des habitations et des hôtels, les services, les parcs et les équipements collectifs sont situés à l'extérieur de celui-ci, ce qui crée des enjeux d'accessibilité pour les résidents du secteur et les visiteurs du Centre de santé Ullivik. Deux espaces verts sont présents, dont l'un a vu son mobilier urbain être retiré et l'autre consiste en un bassin de rétention.

Le secteur est intégré à un plus grand parc industriel, en lien direct avec des activités et des besoins spécifiques de l'aéroport voisin, notamment à travers la corrélation des fonctions industrielles et commerciales avec les services de l'aéroport. Des hôtels récents ainsi que des agrandissements témoignent notamment d'un lien étroit avec le trafic aérien et les visiteurs de l'aéroport.

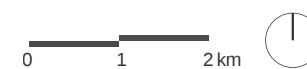
Les fonctions d'hébergement et de commerce sont appelées à croître au cours des prochaines années, avec une croissance attendue du trafic aérien qui pourrait atteindre 4 millions de visiteurs en 2028 selon Aéroports de Montréal (ADM).

Les visiteurs qui fréquentent les hôtels dans le secteur et à proximité de celui-ci se catégorisent principalement en deux clientèles, soit les voyageurs d'affaires et les touristes en transit. En 2023, les taux d'occupation de ces hôtels étaient élevés et ont varié entre 67 % et 79,9 %. L'évolution des clientèles touristiques et d'affaires, en pleine expansion, aura sans doute un impact significatif sur le développement économique et structurel du secteur, soulevant la nécessité d'aborder les enjeux de cohabitation.





Carte 6. Utilisation du sol



2.5 Milieu bâti

Implantations variées

Le secteur présente une diversité d'implantations caractérisée par des bâtiments de tailles variées, adaptés à des usages spécifiques. La sous-occupation des espaces est une constante, créant ainsi une fragmentation de l'espace. Beaucoup de lots de petites dimensions ne permettent pas d'accueillir de nouvelles industries dont les besoins en superficie excèdent généralement ceux des lots existants. Ce manque d'adaptation freine l'implantation d'entreprises modernes et compromet le développement économique local.

Les industries et les entreprises en entreposage sont implantées sur des lots de plus grande dimension et ont un taux d'implantation beaucoup plus faible que celui des habitations. Le graphique suivant identifie le coefficient d'emprise au sol moyen en fonction de l'utilisation du sol.



Carte 7. Implantation des bâtiments

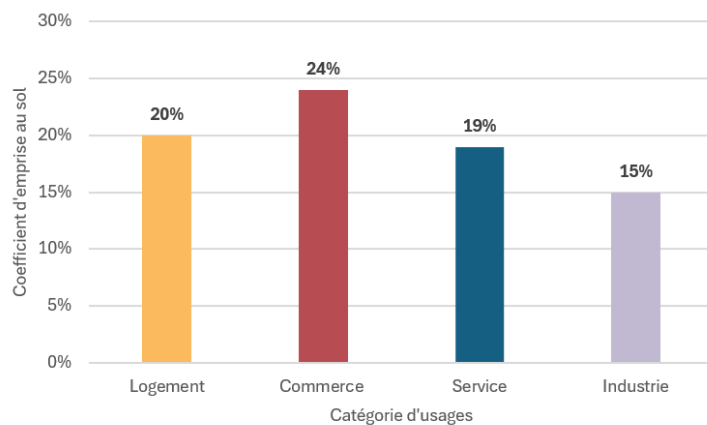


Figure 2. Taux d'implantation moyen par catégorie d'usages



Cadre bâti

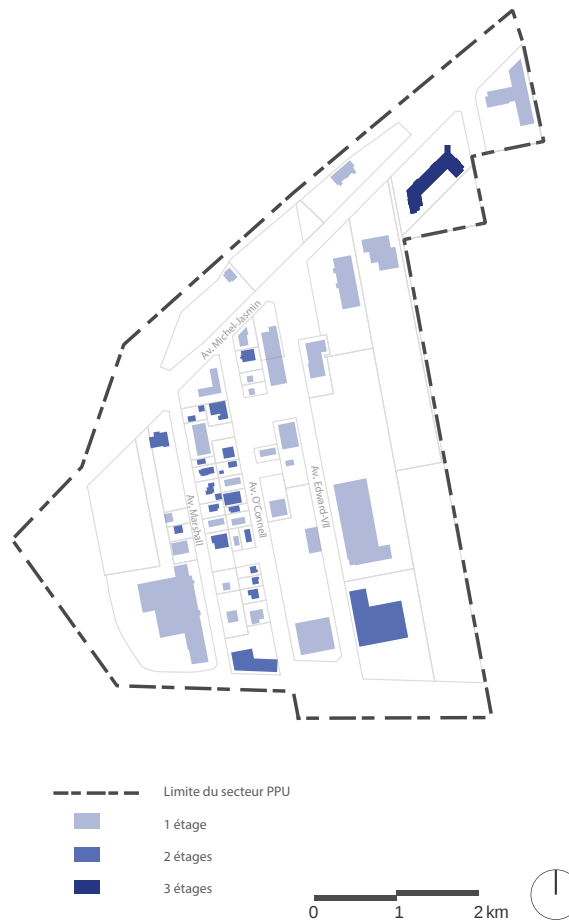
Le cadre bâti est vieillissant, avec peu de nouvelles constructions : seuls 4 bâtiments ont été érigés après l'an 2000. Cela accentue la sensation d'un secteur en stagnation, où les infrastructures peinent à suivre les besoins contemporains. En outre, le secteur est dépourvu de valeur patrimoniale et se caractérise par une hétérogénéité qui se traduit par un cadre bâti hétéroclite.



Carte 8. Années de construction

Hauteur des bâtiments

Les bâtiments commerciaux, industriels et résidentiels atteignent une hauteur maximale de 2 étages, contrastant avec des bâtiments construits récemment ou en cours de construction à proximité du secteur, dont la hauteur peut atteindre jusqu'à 12 étages.



Carte 9. Hauteur des bâtiments



2.6 Adaptation aux changements climatiques

Un secteur propice à la formation d'îlots de chaleur

Le secteur est caractérisé par des températures de surface élevées et une faible résilience aux changements climatiques, tel que présenté à la carte 10 à la page suivante. Ce phénomène est accentué par la prévalence des surfaces minérales, telles que l'asphalte et le béton, qui absorbent et retiennent la chaleur, augmentant ainsi les températures locales.

Un autre enjeu critique est la gestion des eaux pluviales. Avec des surfaces imperméables majoritaires, le ruissellement des eaux de pluie est difficile à gérer, ce qui peut entraîner des inondations locales et surcharger les systèmes d'évacuation. Cette situation est exacerbée par l'augmentation des événements météorologiques extrêmes liés aux changements climatiques.

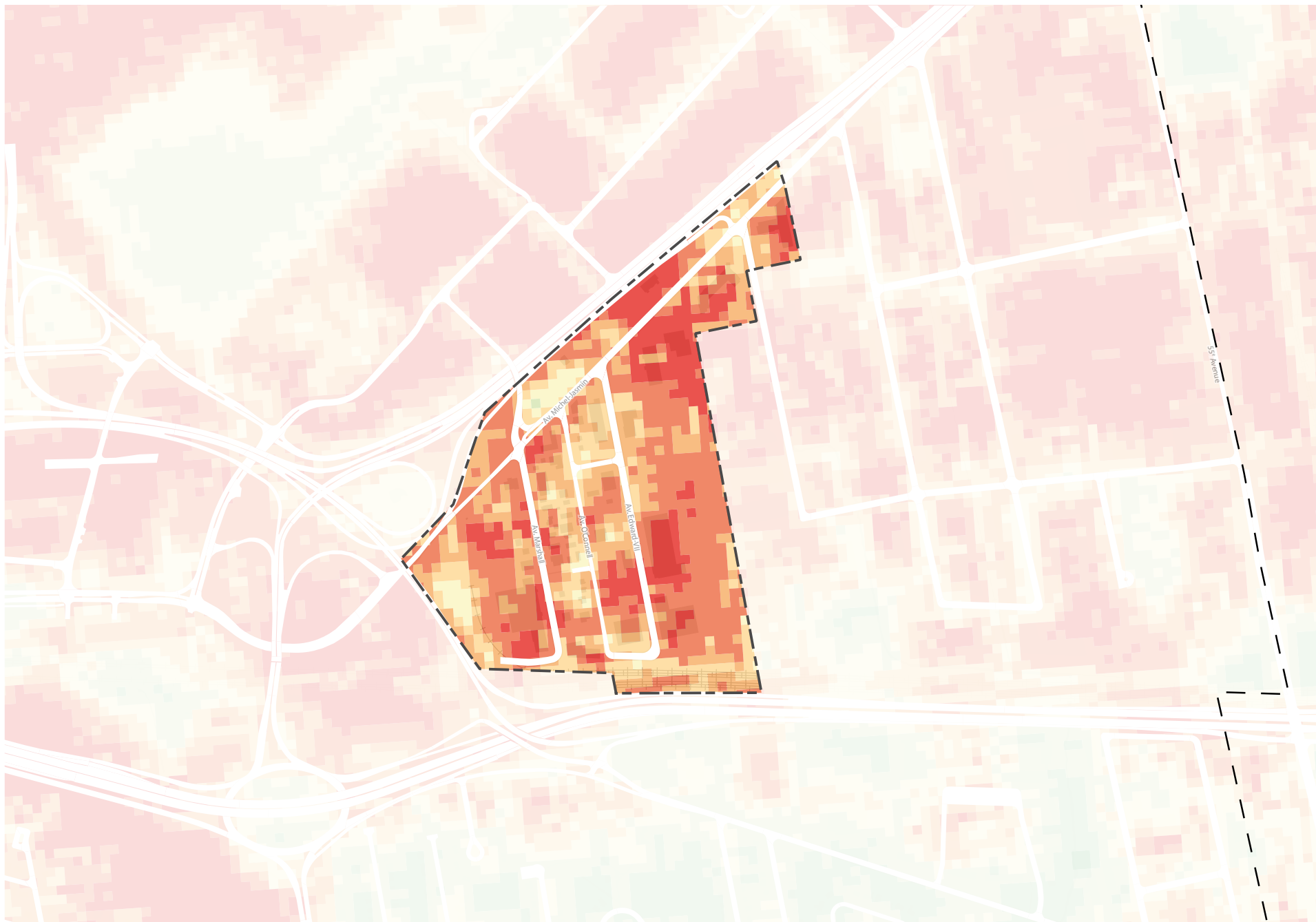
Les températures de surface élevées générées par ces îlots de chaleur ont des impacts néfastes sur la santé humaine, augmentant les risques de problèmes de santé comme les coups de chaleur et les problèmes respiratoires. Elles ont également des effets négatifs sur l'environnement local, comme la détérioration de la biodiversité urbaine et la dégradation des écosystèmes environnants. En conséquence, le secteur affiche une faible résilience face aux changements climatiques, ce qui le rend plus vulnérable aux vagues de chaleur, aux précipitations extrêmes et aux autres conséquences environnementales liées à ceux-ci.

Une faible couverture végétale

La quasi-absence de canopée constitue un enjeu majeur pour le secteur. La carte 11 identifie une couverture végétale très limitée, où la majorité des arbres ont été plantés par la Ville sur son emprise publique, sans contribution significative des espaces privés ou industriels. Cette absence de végétation aggrave les effets des îlots de chaleur en limitant la capacité de refroidissement naturel et en réduisant la qualité de l'air.

La proximité de l'aéroport soulève toutefois des considérations au niveau du verdissement. La distance avec les pistes et les zones de mouvements aéroportuaires place le secteur dans une zone de sensibilité au péril faunique de faible niveau. Or, des lignes directrices associées à ce niveau de risque devraient être respectées pour assurer que les plantations réduisent les possibilités de nourriture, de nidification et d'abri pour les oiseaux pour des raisons de sécurité.





— — — Limite de Dorval
 - - - - - Limite du secteur PPU

Indice d'intensité d'îlots de chaleur urbains 2020-2022 :

Plus frais Plus chaud



Carte 10. Îlots de chaleur et de fraîcheur



Carte 11. Canopée et hydrographie

2.7 Terrains à potentiel de redéveloppement

Vacance et sous-utilisation de l'espace

Le secteur comprend plusieurs immeubles présentant un fort potentiel de redéveloppement. En plus d'un terrain vacant d'une superficie de 2 312 m² stratégiquement localisé sur l'avenue Michel-Jasmin, de nombreux terrains se caractérisent par une sous-utilisation de l'espace. Leur faible occupation s'explique souvent par le type d'activité qui y est opérée (ex. stationnement ou entreposage), ou d'un faible taux d'implantation, soit sous les 10 %. Ces conditions suggèrent une occupation peu intensive du sol au regard de son potentiel. De plus, ces sites se caractérisent généralement par un écart significatif entre la valeur foncière et la valeur des bâtiments, ce qui renforce leur attrait pour d'éventuels projets de redéveloppement.

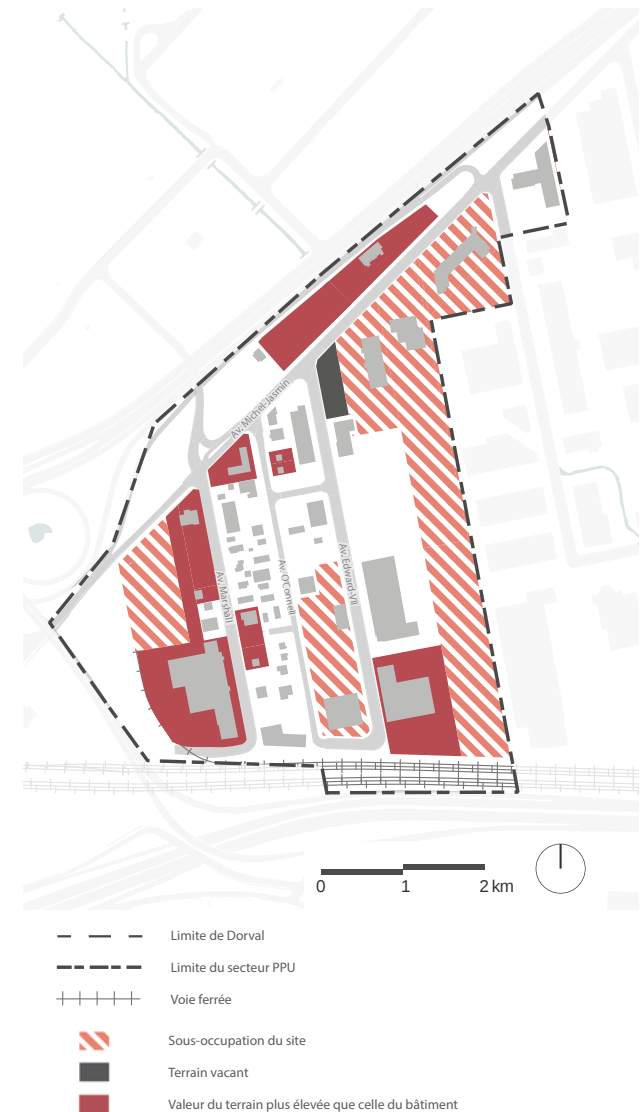
Écarts de valeur terrain-bâtiment

La carte ci-contre met en évidence les sites où la valeur du terrain excède celle des bâtiments. Cet indicateur offre un aperçu des terrains susceptibles d'être ciblés par des promoteurs en raison de leur potentiel de redéveloppement. Bien que l'usine située à l'extrémité sud-ouest réponde à ce critère, la contamination du site, combinée à sa localisation stratégique à proximité du réseau ferroviaire, limite fortement les possibilités de relocalisation et, par conséquent, la probabilité qu'un projet de redéveloppement y soit envisagé demeure faible.

Immeubles résidentiels

L'analyse du potentiel de redéveloppement des immeubles résidentiels demande toutefois une approche plus prudente. Considérant la non-conformité de l'usage résidentiel avec les orientations du territoire préconisées par l'agglomération de Montréal, ces terrains pourraient être ciblés par un redéveloppement. Il serait donc essentiel de mener une réflexion sur la possibilité de relocaliser les résidents dans des logements plus adaptés, tout en leur assurant un accès à un cadre de vie approprié.

L'objectif de l'illustration ici est de fournir une vision globale du potentiel de redéveloppement de l'ensemble du secteur. Les propriétés représentées ici pourraient bénéficier d'une meilleure valorisation et d'une augmentation de la productivité fiscale grâce à une transformation ou une reconstruction.



Carte 12. Potentiel de redéveloppement

2.8 Contraintes naturelles et anthropiques

Proximité avec le ruisseau Bouchard

Le territoire est traversé par le ruisseau Bouchard, qui a été canalisé au niveau du secteur du PPU. Cette canalisation souligne la nécessité d'améliorer la gestion des eaux pluviales pour éviter les problèmes d'inondation et garantir un bon drainage.

Encadrement du niveau sonore

Le niveau sonore dans le secteur est élevé en raison de la proximité de l'aéroport, du réseau autoroutier et des activités de camionnage. Les courbes de projection du bruit perçu influencent directement les normes de construction des bâtiments pouvant être érigés dans la zone.

Barrières à la mobilité

Les barrières physiques créées par les autoroutes et le chemin de fer compliquent encore les déplacements et l'accès aux différentes parties du secteur, limitant les possibilités d'interconnexion entre les activités.

Terrains contaminés

Le secteur comprend plusieurs terrains identifiés au Répertoire des terrains contaminés établi par le ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs (MELCCFP). Le niveau de contamination des sols est jugé conforme pour l'exercice de l'usage actuel sur ces terrains, mais devra être pris en compte dans le cas d'un changement

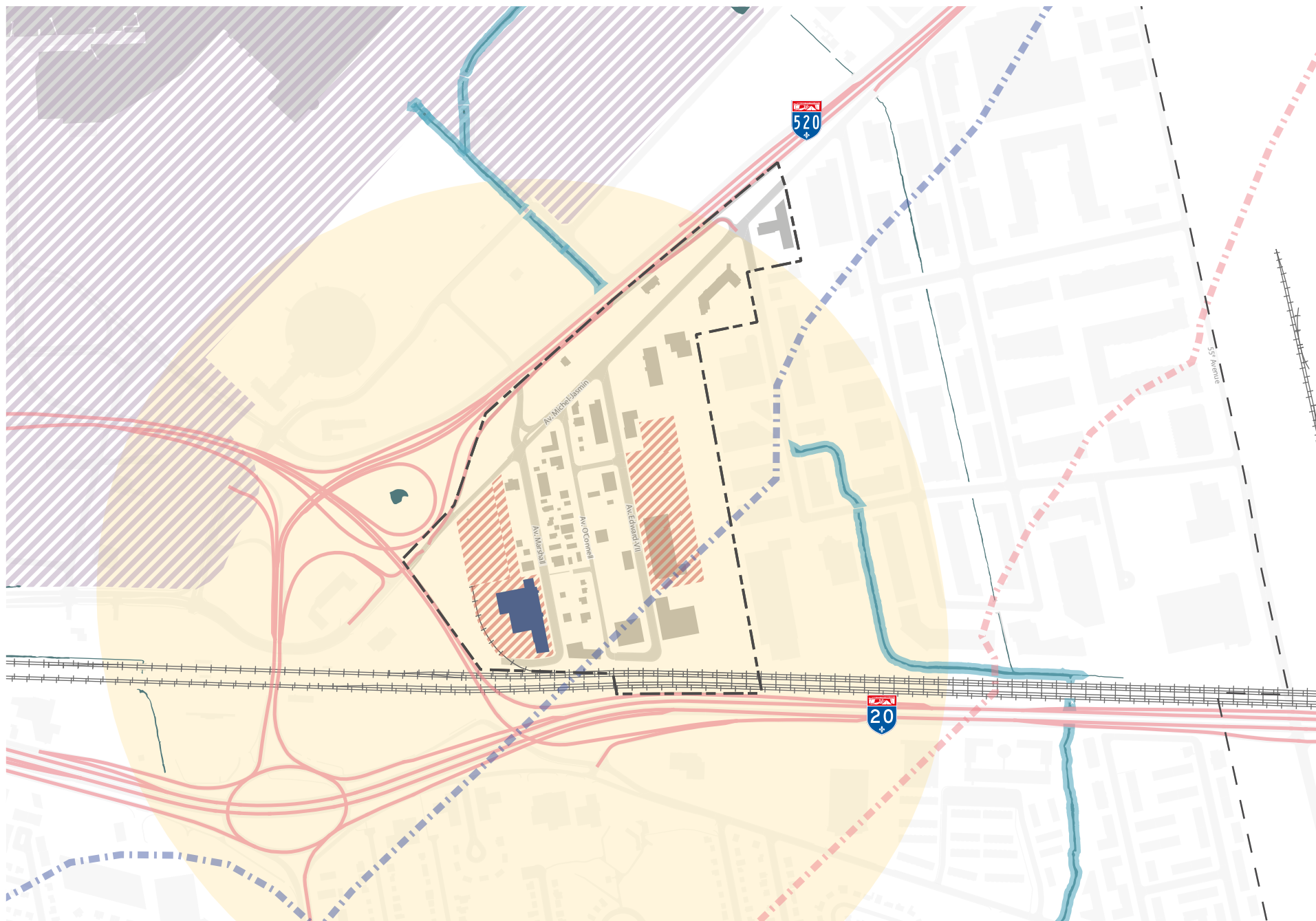
d'usage. Les types d'activités pouvant être autorisés y sont donc limités, de telle sorte que la mise en œuvre d'une réflexion sur la nécessité de décontaminer afin d'assurer un développement durable et conforme aux normes environnementales est essentielle.

Entreprise à risque

Le secteur comprend une entreprise à risque qui nécessite la planification de mesures d'urgence dans un rayon de 650 m.

L'ensemble des contraintes est illustré à la carte 13 à la page suivante.





- | | | | | | | | |
|-----------|-----------------------|-------|--|--|----------------------|--|-----------------------|
| — — — | Limite de Dorval | — — — | Autoroute | | Aéroport de Montréal | | Rayon d'impact établi |
| - - - | Limite du secteur PPU | - - - | Courbe de projection de bruit perçu (NEF) - 30 | | Entreprise à risque | | Ruisseau Bouchard |
| + + + + + | Voie ferrée | - - - | Courbe de projection de bruit perçu (NEF) - 25 | | Hydrographie | | Terrain contaminé |

Carte 13. Contraintes naturelles et anthropiques

2.9 Forces, faiblesses, contraintes et opportunités

Forces

- La connexion aux réseaux de transport supérieur constitue un attrait pour les entreprises, notamment en transport et logistique ;
- Le secteur fait partie d'un pôle économique existant avec la présence de l'aéroport et d'un parc industriel ayant un rôle structurant pour l'économie locale ;
- La proximité avec les infrastructures de transport collectif et actif, le réaménagement de la gare intermodale et le prolongement de voies cyclables dans les secteurs limitrophes ;
- La présence de créneaux industriels déjà présents est appelée à être encore plus recherchée.

Faiblesses

- La cohabitation entre les usages résidentiels et communautaires est difficile avec les usages industriels et commerciaux ;
- La trame urbaine en rupture à l'intérieur du secteur et les infrastructures peu adaptées à la mobilité active sont un frein à ce type de déplacement ;
- L'achalandage élevé sur le réseau routier autour du secteur occasionne des impacts sonores ainsi que sur la qualité de l'air ;
- La superficie importante en surfaces minéralisées dans le secteur entraîne des problématiques au niveau de la gestion des eaux pluviales et de l'augmentation des températures de surface, créant un environnement peu résilient face aux changements climatiques ;
- Le cadre bâti vieillissant et hétéroclite freine l'attractivité et l'intégration harmonieuse des nouvelles constructions ;
- Beaucoup de lots sont de petite taille, ce qui ne permet pas d'accueillir des industries modernes nécessitant de grandes superficies.

Contraintes

- Les infrastructures autoroutières et ferroviaires isolent le secteur du reste de la ville, particulièrement des zones résidentielles, des services situés au Sud et des gares ;
- La présence d'une entreprise à risque a un impact sur le type d'établissement pouvant être implanté à proximité ;
- Le verdissement doit être encadré à proximité de l'aéroport en raison des risques fauniques, réduisant les possibilités d'amélioration environnementale ;
- Les impacts créés par la présence de certaines entreprises, notamment sur la qualité de l'air, le bruit et la circulation limitent l'implantation de certains usages, dont l'habitation.

Opportunités

- Plusieurs terrains offrent des opportunités pour de nouveaux projets industriels ou commerciaux qui pourraient augmenter la productivité fiscale du secteur ;
- La proximité de l'aéroport et des infrastructures autoroutières offre une opportunité pour l'implantation d'entreprises spécialisées dans des créneaux liés notamment à la logistique et au secteur aéroportuaire ;
- Le réseau de camionnage autorisé représente une opportunité pour l'implantation de nouvelles entreprises dans le secteur ;
- Les projets d'amélioration des infrastructures de transport collectif et actif se présentent comme des occasions pour réduire la dépendance à l'automobile ;
- La croissance attendue du nombre de visiteurs à l'aéroport pourrait intensifier la demande pour des établissements d'hébergement.

2.10 Problématique

Le secteur du PPU, bien que stratégiquement situé à proximité d'infrastructures majeures telles que l'aéroport de Montréal et les autoroutes 20 et 520, souffre de plusieurs contraintes qui entravent son dynamisme. La barrière physique formée par l'autoroute 20 constitue un obstacle majeur pour l'accès aux commerces et services situés au sud du secteur. Les voies de circulation, conçues principalement pour les automobiles, présentent de nombreuses ruptures qui compliquent les déplacements. Les piétons et cyclistes se trouvent souvent en danger, tandis que l'accès au transport collectif est difficile, ce qui perpétue la dépendance à l'automobile. Cette situation est particulièrement préoccupante pour les résidents temporaires du Centre de santé Ullivik, qui doivent naviguer dans un environnement peu sécurisé pour accéder à des services essentiels.

Le secteur se caractérise par une cohabitation difficile entre des usages variés, y compris industriels, commerciaux et résidentiels, ce qui engendre des conflits d'intérêts et des préoccupations en matière de sécurité. Les nuisances sonores et la pollution atmosphérique issues des infrastructures routières et de l'aéroport ajoutent à l'inadéquation de ce cadre pour les habitants, particulièrement pour ceux en situation de vulnérabilité.

Le vieillissement des infrastructures, associé à un cadre bâti hétéroclite, crée une perception de stagnation qui nuit à l'attractivité du secteur. Une analyse tend à démontrer que les créneaux les plus recherchés pourraient attirer des personnes qui n'habitent pas à proximité du secteur. Bien que le secteur présente un potentiel de redéveloppement à travers ses nombreux terrains vacants et des bâtiments sous-utilisés, certains défis perdurent quant à la contamination de certains terrains. La présence d'une entreprise à risque impose également des restrictions.

Le secteur est confronté à de hautes températures de surface et à une faible résilience face aux changements climatiques, exacerbées par une couverture végétale quasi inexistante. La domination des surfaces minérales comme l'asphalte contribue à la formation d'îlots de chaleur, augmentant les risques de problèmes de santé, notamment respiratoires. De plus, la gestion des eaux pluviales est insuffisante, entraînant des inondations potentielles et surchargeant les systèmes d'évacuation, surtout lors d'événements météorologiques extrêmes.



03.

Vision et orientations



3.1 Énoncé de vision

En 2040, le secteur est...

un quartier d'affaires ouvert sur le monde et sa collectivité.

Quartier d'affaires durable, le secteur est devenu un territoire d'opportunités unique, à la fois ouvert sur le monde et accueillant pour les communautés qui le fréquentent. Il allie des entreprises complémentaires à l'aéroport, des entreprises bien ancrées dans la collectivité de Dorval, ainsi qu'une offre en hébergement et en commerces qui soutiennent ses diverses fonctions. Le secteur attire les entreprises de demain dans un cadre propice à l'innovation, intégrant des lieux de rencontre et d'échanges qui stimulent les idées et les partenariats. Ce pôle d'affaires se veut une vitrine des activités économiques liées aux créneaux porteurs d'avenir qui tirent avantage de sa localisation. À titre d'exemple, la présence d'entreprises complémentaires et la bonification de l'offre en hébergement pour accueillir les clientèles de l'aéroport renforcent la synergie entre les différentes activités économiques.

en évolution vers la résilience économique, sociale et environnementale.

Réfléchi pour répondre aux défis environnementaux, le secteur constitue un pôle d'affaires intégrant de hauts standards de conception durable et s'appuyant sur les technologies propres. Ses bâtiments, marqués par une architecture soignée, s'intègrent harmonieusement dans un environnement conçu pour réduire l'empreinte carbone. Le design et l'architecture apportent des solutions aux enjeux environnementaux et sont réfléchis de façon à réduire la pression sur les infrastructures municipales, en plus de transformer l'image du secteur vers un quartier d'affaires attractif. Les aménagements et les fonctions en font un lieu rassembleur propice aux échanges professionnels et encourageant les liens d'affaires et sociaux qui renforcent le dynamisme d'ensemble.

un pôle connecté au parc industriel adjacent et aux autres quartiers de Dorval.

La connectivité durable entre le secteur, ses zones adjacentes et les lieux de résidence des travailleurs est au cœur de sa planification. Parmi les alternatives à l'automobile qui sont offertes, de nouveaux liens piétons et cyclables sécuritaires facilitent et encouragent l'accès en transport actif et collectif pour tous les usagers du secteur, renforçant sa connexion avec les secteurs adjacents. De nouveaux liens sont aménagés à l'intérieur du pôle d'affaires et offrent des parcours conviviaux vers les destinations de ses usagers. Le secteur devient ainsi plus accessible, offrant une mobilité simplifiée qui favorise la santé des individus.

3.2 Orientations et objectifs

ORIENTATION 1

Faire du secteur un quartier d'affaires ouvert sur le monde et sa collectivité

- 1.1 Attirer des entreprises complémentaires et diversifiées dans des créneaux d'avenir
- 1.2 Renforcer le rôle de l'avenue Michel-Jasmin en tant que porte d'entrée de ce pôle d'affaires et axe structurant pour les activités locales et régionales
- 1.3 Créer un nouvel espace public central rassemblant les travailleurs et visiteurs

PRINCIPAUX MOYENS D'ACTION

- Orienter l'hébergement et le commerce vers l'avenue Michel-Jasmin ;
- Exiger que les projets de redéveloppement respectent le plan d'aménagement du présent PPU ;
- Favoriser un remembrement des lots permettant l'implantation d'une diversité d'usages ;
- Acquérir un terrain pour l'aménagement d'un espace public central.

ORIENTATION 2

Faire évoluer le secteur vers la résilience économique, sociale et environnementale

- 2.1 Adopter des standards élevés de conception durable des bâtiments et des espaces extérieurs
- 2.2 Promouvoir une architecture et un design soignés qui transforment l'image du secteur pour en faire un quartier d'affaires attractif
- 2.3 Déployer des stratégies paysagères ayant des retombées positives sur le plan écologique

- Réviser les normes d'implantation et d'aménagement des terrains, notamment pour ajouter un pourcentage de verdissement au règlement de zonage ;
- Ajouter des critères au règlement sur les PIIA pour viser la mutualisation des entrées charretières et des espaces de stationnement et favoriser l'entreposage intérieur ;
- Réaménager certaines rues et certains espaces publics pour augmenter la végétalisation et la canopée ainsi que pour intégrer la gestion de l'eau sur le site.

ORIENTATION 3

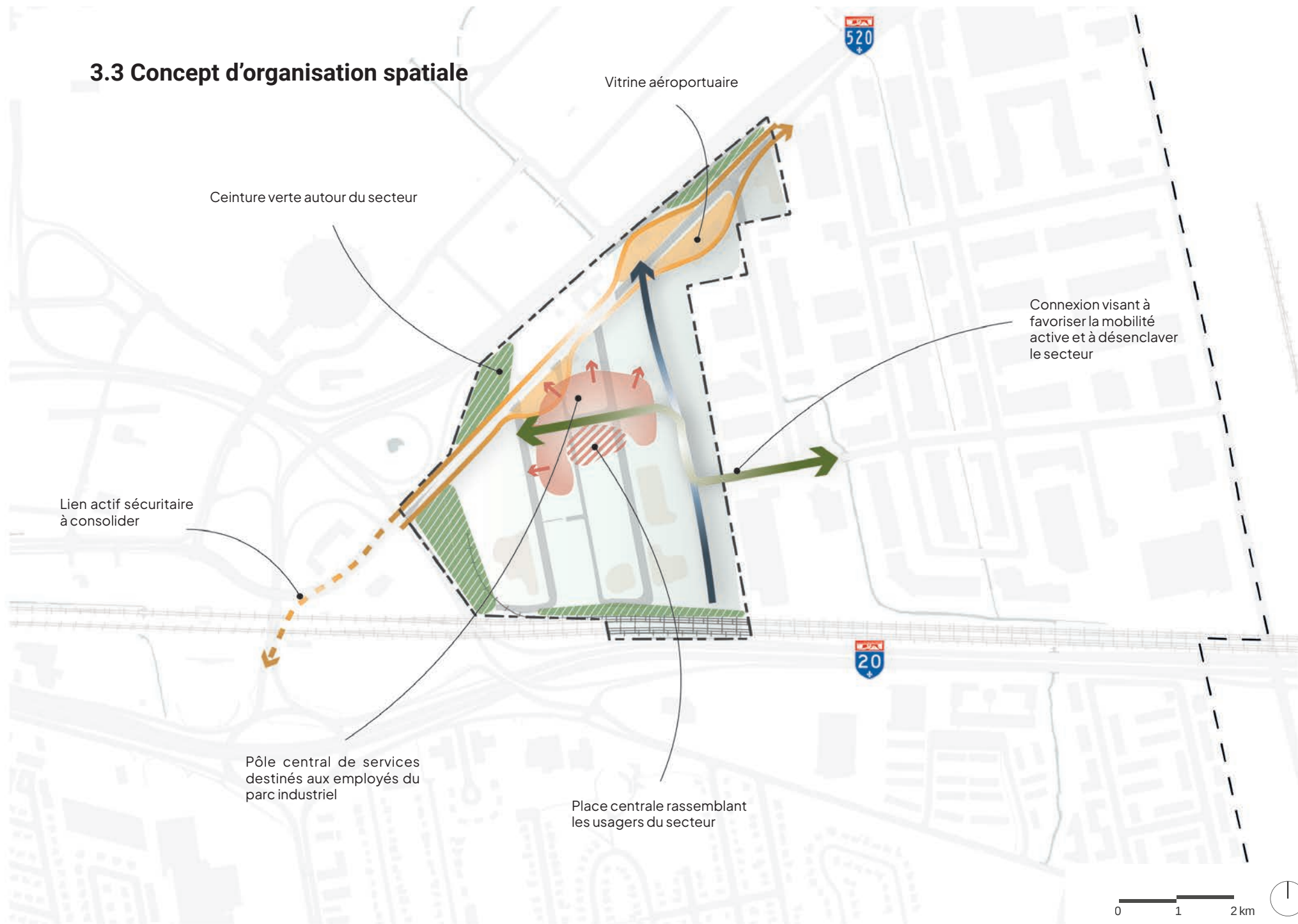
Faire du secteur un pôle connecté au parc industriel adjacent et aux autres quartiers de Dorval

- 3.1 Augmenter la part du transport collectif et actif utilisée par les travailleurs dans le secteur
- 3.2 Connecter le secteur aux infrastructures de transport collectif

- Aménager une nouvelle rue pour connecter le secteur au reste du parc industriel et favoriser les déplacements actifs ;
- Réaménager l'avenue Michel-Jasmin pour y intégrer des voies cyclables ;
- Réaménager l'avenue O'Connell avec des trottoirs et des fosses de plantation ;
- Réaménager les intersections non sécuritaires ;
- Exiger l'aménagement de liens de mobilité active dans les nouveaux projets.

* L'ensemble des moyens d'action est présenté au plan d'action à la section 5.

3.3 Concept d'organisation spatiale



Carte 14. Plan concept d'organisation spatiale

3.4 Intentions d'aménagement

1. Créer une entrée signature pour le pôle d'affaires, avec une œuvre d'art lumineuse ;
2. Réaménager l'avenue Michel-Jasmin en boulevard urbain avec une piste cyclable bidirectionnelle protégée par un terre-plein végétalisé ;
3. Réaménager le parc existant en intégrant un bassin de biorétention, du mobilier, des œuvres d'art, des champs fleuris et des microforêts ;
4. Aménager des liens piétonniers à l'intérieur des lots pour sécuriser les déplacements actifs entre les bâtiments ;
5. Végétaliser les stationnements en intégrant des solutions contre les îlots de chaleur ;
6. Prévoir la possibilité d'installer des serres productives en toute saison pour les nouveaux bâtiments ;
7. Prévoir la possibilité d'installer des toits verts pour les nouveaux bâtiments ;
8. Créer une rue apaisée et massivement végétalisée avec un mobilier identitaire et un éclairage fonctionnel et d'ambiance ;
9. Créer un parc au cœur du quartier ;
10. Créer de nouvelles rues afin d'améliorer la circulation dans le secteur et la connexion au secteur industriel adjacent ;
11. Créer une nouvelle rue nord-sud afin de générer de nouveaux potentiels de développement ;
12. Verdir le pourtour des lots existants conservés avec noues végétalisées et davantage de canopée ;
13. Réaménager les rues existantes avec trottoirs de part et d'autre de la voie de circulation, des fosses d'arbres végétalisées, une nouvelle canopée et du mobilier urbain ;
14. À long terme, poursuivre la connexion piétonne vers le secteur où se trouve l'hôtel existant.



Carte 15. Plan concept d'intentions

04.

Principes et balises d'aménagement



4.1 Principes et balises d'aménagement

4.1.1. QUALITÉ DU PAYSAGE URBAIN

Balises générales

Valoriser les infrastructures par un éclairage architectural et fonctionnel des bâtiments et des espaces publics.

Créer des espaces publics inclusifs, invitants et de qualité.

Encourager un développement compact pour maximiser l'utilisation des terrains.

Réduire les marges avant et avant secondaire pour encadrer la rue.

Bonifier la plantation d'arbres et la végétalisation des espaces en privilégiant une diversité d'espèces sélectionnées pour renforcer la résilience du milieu.

Intégrer des commerces et des services de proximité au rez-de-chaussée des bâtiments situés sur l'avenue Michel-Jasmin et autour de la place centrale.

Aménager l'interface entre les domaines privé et public.

Créer des percées visuelles vers des paysages emblématiques et mettre en valeur des points de repère urbains.

Intégrer un affichage soigné et une signalétique compréhensible pour tous qui contribuent à l'identité locale.

Intégrer des mesures de mitigation des nuisances pour les usages industriels (ex. talus, canopée, etc.).

Réduire l'impact visuel et écologique des aires de stationnement.

Intégrer un traitement architectural des façades qui reflète et met en valeur l'usage industriel du bâtiment.



◀ Environnement sain visant à stimuler la créativité, l'efficacité et les rencontres

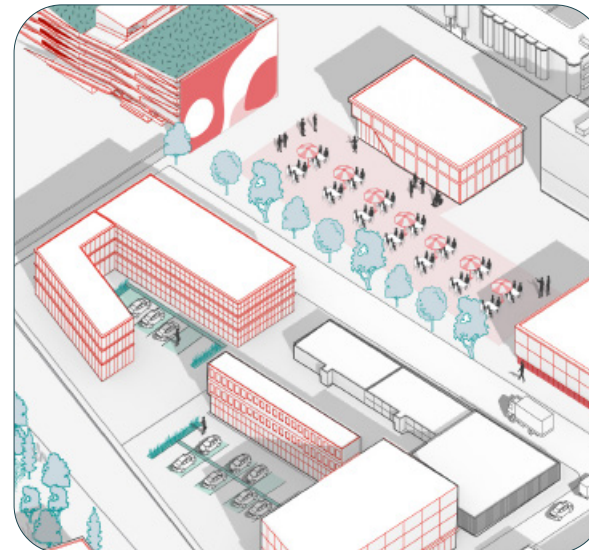
Park 20/20, Hoofddorp, Pays-Bas

Source : <https://mcdonoughpartners.com/projects/park-2020-master-plan/>



▶ Mise en valeur d'un usage industriel

Centrale énergétique Énergir, Montréal
Source : Cahiers des bonnes pratiques pour la qualité en design et en architecture



◀ Activation de l'espace et traitement des façades

Source : Cahiers des bonnes pratiques pour la qualité en design et en architecture

4.1.2. PERFORMANCE ÉCONOMIQUE ET ÉCOLOGIQUE

Balises générales

Encourager une mixité verticale et horizontale des usages.

Optimiser et densifier l'utilisation des terrains pour accueillir des usages et des activités économiques complémentaires permettant de dynamiser le secteur.

Favoriser l'intégration d'usages complémentaires à l'intérieur des immeubles répondant aux besoins des usagers.

Favoriser un remembrement des lots pour accueillir une diversité d'usages.

Prioriser la décontamination des terrains par des techniques de phytoremédiation ou l'utilisation d'innovations technologiques.

Exploiter les toits pour de nouvelles fonctions (ex. verdissement, panneaux solaires, espaces communautaires, serres urbaines).

Aménager des aires de stationnement écologiques (ex. végétation, revêtement perméable) localisées en cour arrière et latérale.

Intégrer une proportion minimale de surface végétale et aménager des espaces extérieurs qui contribuent à la biodiversité, au drainage des eaux pluviales et à la réduction de la pression sur les infrastructures ainsi qu'à l'augmentation de la canopée et au confort des usagers du parc d'affaires.

Mettre en œuvre une gestion intégrée de l'eau pour la récupération, le traitement et la réutilisation des eaux sur le site.

Profiter des conditions climatiques locales et des plantations de végétaux pour maximiser l'efficacité énergétique des bâtiments.

Promouvoir des systèmes énergétiques durables et encourager le partage d'énergies renouvelables.

Encourager le partage d'infrastructures et d'équipements tels que les quais de chargement, stationnements mutualisés, etc.

Favoriser l'utilisation de matériaux recyclés et durables.



◀ Point de repère et regroupement d'acteurs des industries créatives

Île de Nantes, France

Source : <https://www.iledenantes.com/operations/eureka/>



Principes bioclimatiques de conception architecturale ▶

Centre de transport Bellechasse, Montréal

Source : <https://www.canadianarchitect.com/bellechasse-transport-centre/>



▶ Aménagement des espaces libres

Environmental Protection Agency, Denver, États-Unis

Source : <https://www.epa.gov/heatislands/using-green-roofs-reduce-heat-islands?>

4.1.3. MOBILITÉ DURABLE

Balises générales

Créer une perméabilité dans les îlots urbains pour faciliter les déplacements et réduire les distances des déplacements actifs.

Réaménager les rues et les intersections de manière à assurer une cohabitation sécuritaire entre les piétons, cyclistes, automobilistes et véhicules lourds.

Parachever le réseau routier afin d'améliorer la connectivité des réseaux de déplacements.

Concevoir des espaces adaptés aux piétons et aux cyclistes qui encouragent l'activité physique.

Promouvoir des aménagements universellement accessibles.

Aménager les infrastructures et les équipements liés aux opérations des entreprises de façon à éliminer les conflits de cohabitation avec les infrastructures de transport actif.

Intégrer un pôle de mobilité durable offrant des moyens de transport alternatifs aux usagers.

Intégrer des mesures préférentielles pour soutenir les transports actifs et collectifs.

Réviser la largeur maximale des entrées charretières afin de diminuer les risques de conflits avec les piétons.



◀ Connexions piétonnes et cyclables

Technopôle Angus, Montréal

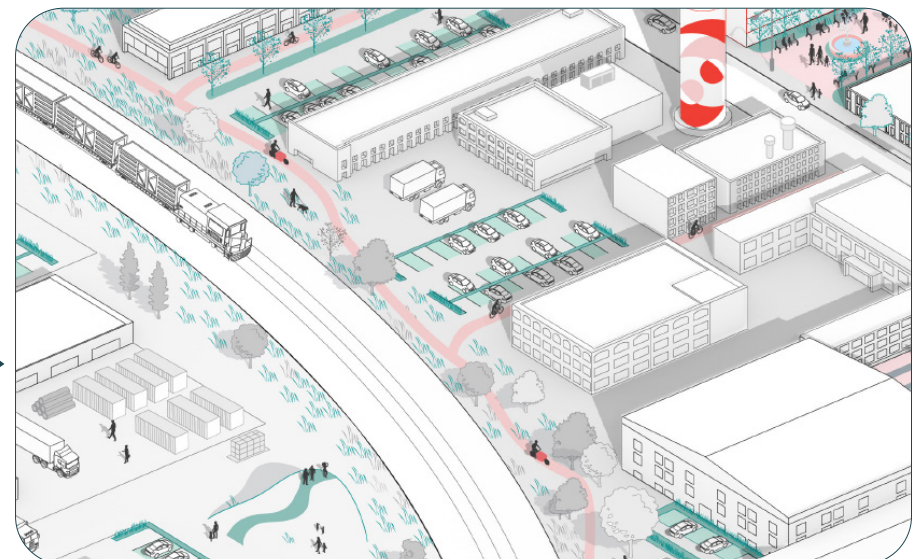
Source : <https://carrefour.vivreenville.org/publication/projet-angus>



▶ Pôle de mobilité durable

Pôle Masson, Montréal

Source : Agence de mobilité durable de Montréal



▶ Cohabitation sécuritaire entre les activités industrielles et les modes de transport

Source : Cahiers des bonnes pratiques pour la qualité en design et en architecture

4.2 Stratégie de circulation

Le secteur Michel-Jasmin, situé dans un nœud de circulation stratégique, comporte une stratégie de circulation visant à améliorer la fluidité des déplacements, à assurer le maillage du secteur avec les secteurs adjacents et les infrastructures de transport collectif, ainsi qu'à améliorer la sécurité des déplacements pour tous.

Principales interventions :

- **Avenue Michel-Jasmin** : Reconfiguration et réduction de la largeur des voies de circulation tout en assurant la fluidité de la circulation pour les véhicules lourds, aménagement d'une piste cyclable en site protégé connectée à l'ensemble du réseau et intégration de fosses de plantation, de noues végétalisées et de mobilier urbain ;
- **Nouvelle rue nord-sud** : Aménagement d'une nouvelle rue traversant le secteur et assurant une connexion au secteur industriel adjacent par l'avenue Guthrie, en plus de générer de nouvelles opportunités de développement ;
- **Nouvelles rues est-ouest** : Aménagement de deux nouvelles rues afin d'améliorer la perméabilité des déplacements dans le pôle d'affaires ;
- **Liens piétons** : Aménagement de liens piétons pour sécuriser les déplacements vers l'extérieur du secteur, notamment vers les infrastructures de transport collectif et faciliter les parcours vers les espaces publics ;
- **Réaménagement de rues existantes** : Ajout de trottoirs et d'espaces végétalisés, intégration d'un sens de circulation unique pour les avenues O'Connell et Edward-VII afin d'optimiser l'espace disponible pour les déplacements actifs et la végétation.



RÉAMÉNAGEMENT DE L'AVENUE MICHEL-JASMIN

Positionner l'avenue Michel-Jasmin comme vitrine du pôle d'affaires et en faire un lien sécurisé vers les autres parties du territoire.

- Réduction des voies de circulation à 4 m ;
- Aménagement d'une piste cyclable bidirectionnelle en site protégé connectée au réseau cyclable projeté ;
- Réaménagement des intersections avec un aménagement surélevé et un marquage au sol ;
- Élargissement des trottoirs et ajout de mobilier urbain pour améliorer la sécurité et la convivialité des déplacements piétons ;
- Plantation d'arbres et aménagement de noues végétalisées assurant une gestion naturelle des eaux pluviales par infiltration et une réduction de l'effet d'îlot de chaleur.

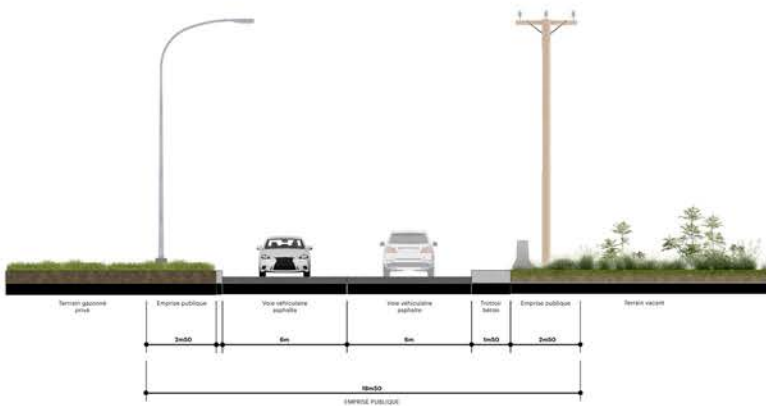
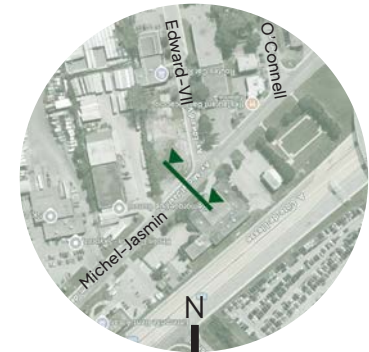


Figure 3. Aménagement existant de l'avenue Michel-Jasmin

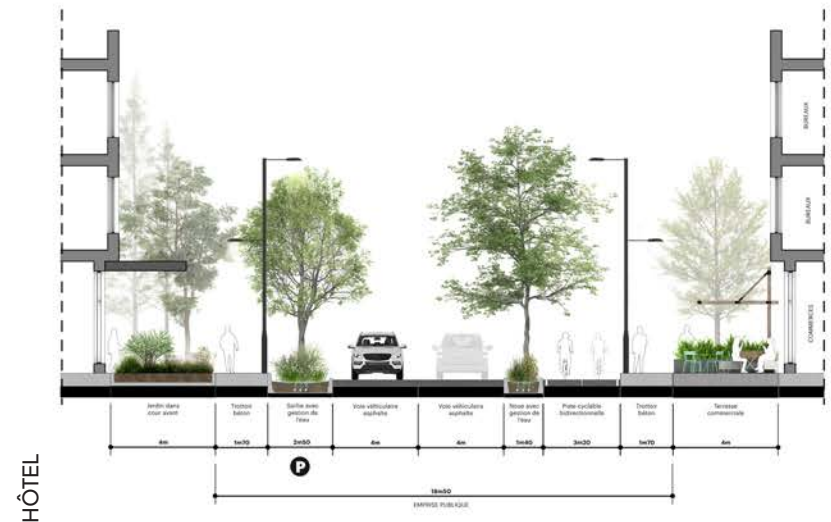


Figure 4. Aménagement projeté de l'avenue Michel-Jasmin

RÉAMÉNAGEMENT DE RUES EXISTANTES

Sécuriser les voies de circulation à l'intérieur du pôle d'affaires et augmenter le couvert végétal.

- Reconfiguration des avenues O'Connell et Edward-VII pour créer des voies unidirectionnelles ;
- Ajout de trottoirs sur l'avenue O'Connell ;
- Plantation d'arbres et de végétaux sur le domaine public.

L'aménagement de rues à sens unique sur une emprise publique d'environ 20 m permet d'optimiser l'espace disponible et de bonifier la qualité du domaine public. Ce réaménagement vise notamment à élargir les trottoirs, à intégrer des fosses de plantation capables d'accueillir des arbres à grand déploiement et à mettre en place des dispositifs de gestion durable des eaux pluviales, tels que des noues végétalisées. Cette configuration permet également de maintenir des espaces de stationnement sur rue, tout en améliorant le confort et la résilience de l'aménagement.

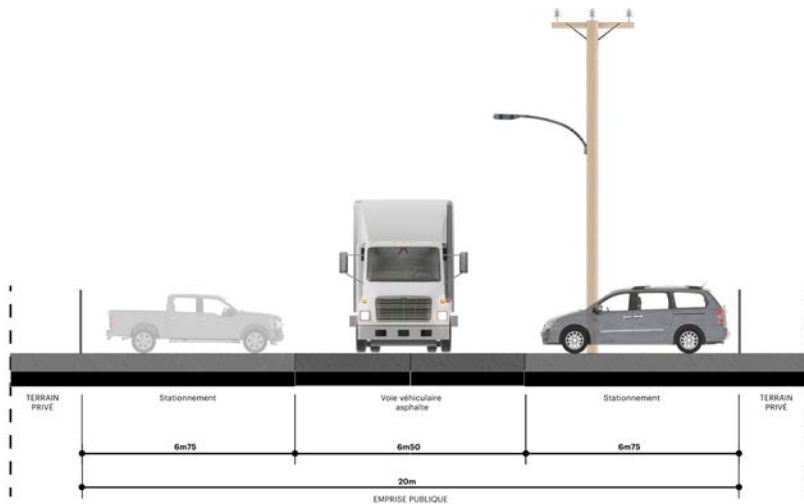
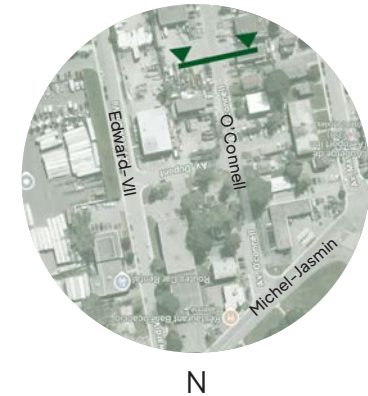


Figure 5. Aménagement existant de l'avenue O'Connell

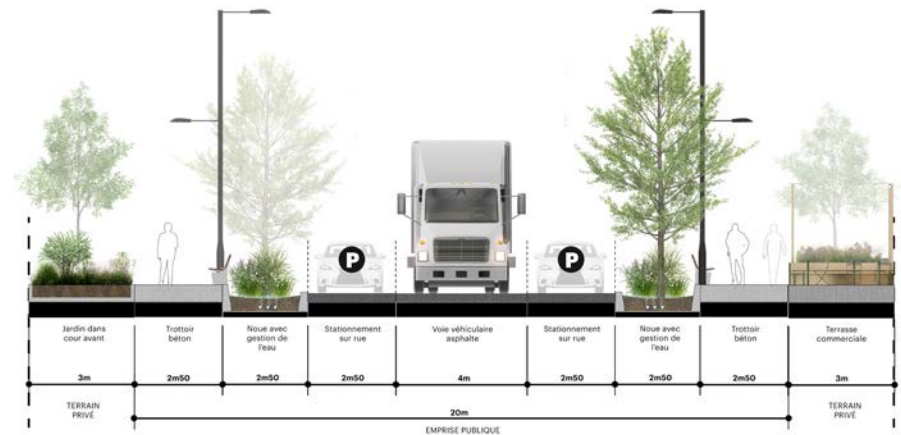


Figure 6. Aménagement projeté de l'avenue O'Connell

AMÉNAGEMENT DE NOUVELLES RUES

Créer un réseau de rues perméable et de nouvelles possibilités de développement

- Acquisition d'un terrain traversant le secteur du nord et sud, à l'est de l'avenue Edward-VII pour en faire une nouvelle voie de circulation :
 - Aménagement d'une rue à double sens et d'une piste cyclable bidirectionnelle protégée ;
 - Intégration de fosses de plantation et de noues végétalisées sur le domaine public.
- Acquisition de terrains en vue d'aménager une nouvelle voie de circulation traversant le secteur d'est en ouest :
 - Aménagement d'une rue apaisée à double sens ;
 - Intégration de fosses de plantation et de noues végétalisées sur le domaine public.



N



Figure 7. Aménagement projeté de la nouvelle rue nord-sud

4.3 Typologie des bâtiments projetés

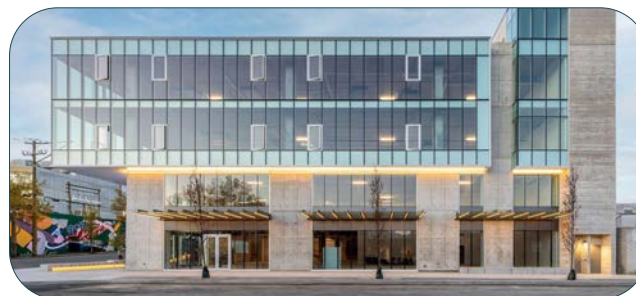


Redéveloppement mixte

Campina Factory, Eindhoven (Pays-Bas)
Source : MEI Architects

Édifice carbone zéro

Bloc 3 du Technopôle Angus, Ville de Montréal (Québec)
Source : Société de développement Angus



Immeuble de bureaux

Immeuble de bureaux AbCellera, Vancouver (Canada)
Source : phoenixglassinc.com



Hôtel

Hôtel Versante, Richmond (Canada)
Source : www.versantehotel.com



Immeuble industriel

Centre de distribution Molson Coors, Longueuil
Source : <https://gkc.ca/portfolio/molson-coors-longueuil-distribution-centre/>



Immeuble industriel et bureaux

Siège social de Loyalex Group, Dorval
Source : <https://groupeloyalexpress.com/fr/locations/groupe-loyalexpress-entreprise-de-transport-leader-au-quebec/>

4.4 Aménagement des espaces libres



◀ Parc urbain

Concept finaliste pour un futur parc urbain de Toronto (site de l'ancien rail), Toronto
Source : www.canadianarchitect.com

Stationnement écologique

Trois-Rivières
Source : www.lenouvelliste.ca



▲ Aménagement paysager du domaine privé

Drummondville
Source : ladouceurpaysagiste.com

Alignement des bâtiments ▶

New York, États-Unis
Source : <https://www.archdaily.com/992178/udson-square-streetscape-master-plan-mnla>
© Elizabeth Fellicella



4.5 Catalogue de mobilier urbain, matériaux et plantations

MOBILIER URBAIN



Table de pique-nique

La Tablée, modèle 108 par M3Béton
Source : designmontreal.com



Banc

EP 1900 — PROMENADE banc sur rail
avec dossier par Equiparc
Source : equiparc.com



Panier à rebuts ►

EP 3560-T — URBANITI panier à
rebuts triple par Equiparc
Source : equiparc.com



Support à vélos ►

EP 5990 — ESPLANADE support à
vélos, 2 places par Equiparc
Source : equiparc.com

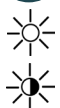
PLANTATIONS

Arbres plantés sur rue

Sélection d'arbres et arbustes indigènes au Québec, résistants aux sels de déglacage et ayant une grande tolérance aux conditions urbaines.

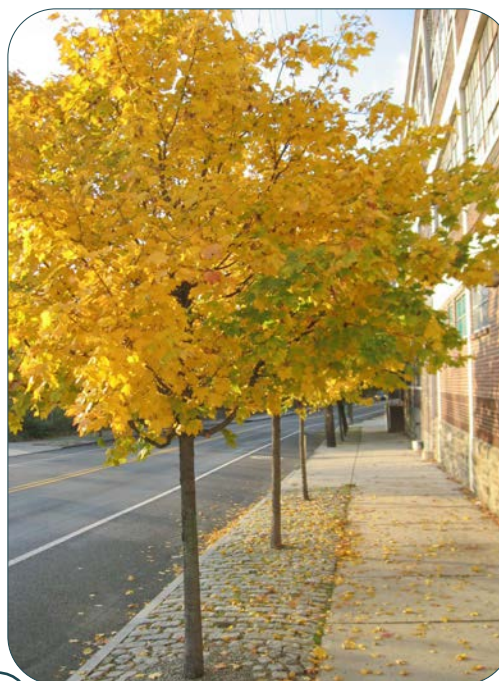


3 a Micocoulier occidental (*Celtis occidentalis*)

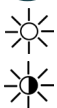


Espèce à privilégier du côté de la rue sans fils électriques

Source : <https://arbres.hydroquebec.com/fiche-arbre-arbuste/4552>



4 b Érable champêtre (*Acer campestre*)



Espèce à privilégier à proximité des fils électriques

Source : <https://arbres.hydroquebec.com/fiche-arbre-arbuste/4713>

Prunier noir (*Prunus nigra*)

Espèce à privilégier à proximité des fils électriques

Source : <https://www.couleursbois.com/techniques/les-bois/1760-prunier>



4 b Chicot du Canada (*Gymnocladus dioica*)



Espèce à privilégier du côté sans fils électriques

Source : <https://arbres.hydroquebec.com/fiche-arbre-arbuste/4622>



4 a



PLANTATIONS

Arbustes et plantes herbacées plantés sur le domaine public

Sélection d'arbres et arbustes indigènes au Québec et ayant une grande tolérance aux conditions urbaines.



Aster lanceolé (*Symphyotrichum lanceolatum*)

Source : <https://www.gardenia.net/plant/symphyotrichum-lanceolatum>



Panic effilé (*Panicum virgatum*)

Source : <https://www.gerbeaud.com/jardin/fiches/panicum,1759.html>



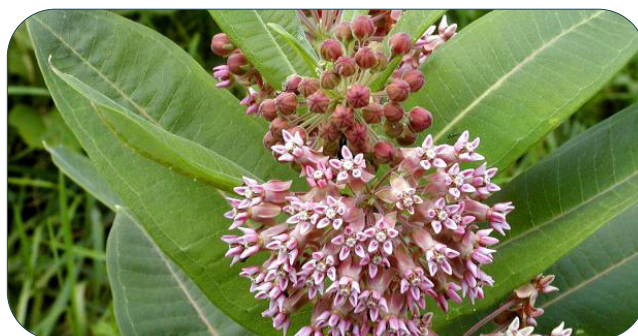
Ronce odorante (*Rubus odoratus*)

Source : arbres.hydroquebec.com



Rosier rugueux (*Rosa rugosa*)

Source : horticulturelatremouille.com



Asclépiade commune (*Asclepias syriaca*)

Source : <https://espacepourlavie.ca/carnet-horticole/asclepiade-commune>

05.

Mise en œuvre



5.1 Stratégie réglementaire

Conformément à la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, la réglementation d'urbanisme applicable au secteur d'intervention devra être révisée afin d'assurer sa conformité avec la vision et les orientations d'aménagement du présent PPU. Cette sous-section expose les intentions qui sous-tendent les modifications réglementaires prévues pour ce secteur.

La stratégie réglementaire découle directement des orientations et des principes et balises d'aménagement présentés à la section 4. Ces balises seront traduites en normes et en critères concrets afin d'encadrer le développement du secteur et de guider l'émergence d'un pôle d'affaires conforme à la vision du PPU.

Par ailleurs, la stratégie vise à assouplir certaines règles normatives pour favoriser l'innovation et attirer des projets porteurs dans ce secteur en transformation. Étant entièrement assujéti au règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA), le secteur sera toutefois largement encadré par des critères qualitatifs précis, adaptés à la vision de développement souhaitée.

Modification du plan d'urbanisme

L'ajout du présent PPU nécessite une modification au plan d'urbanisme en vigueur afin d'en intégrer le contenu.

Modification du règlement de zonage

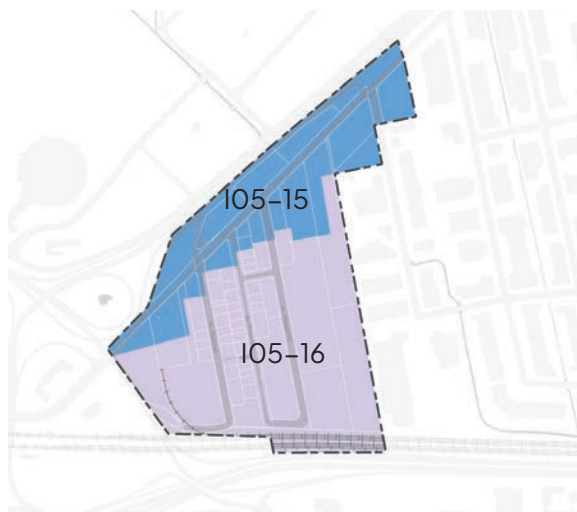
La modification du règlement RCM-60A-2015 sur le zonage vise à modifier certaines dispositions du chapitre 9 intitulé « Dispositions applicables aux zones du groupe parc d'affaires autoroutier (D) et aux zones du groupe parc industriel (I) ».

1. Réviser les usages autorisés dans le secteur d'intervention afin d'attirer une diversité d'activités économiques qui pourraient s'implanter et contribuer au dynamisme du pôle d'affaires.
 - Autoriser les classes d'usages et les usages suivants :
 - Services professionnels, techniques ou d'affaires
 - 5891 Établissement où l'on prépare des repas (traiteurs, cantines)
 - 636 Centre de recherche (sauf les centres d'essais)
 - 6995 Service de laboratoire
 - 6261 Service de garde pour les animaux domestiques (sauf chenil d'élevage)
 - 8198 Serre commerciale sur toit

- Interdire les usages et classes d'usages suivants :
 - Classe d'usages I1-09 Commerce de stationnement
 - Classe d'usages I1-08 Vente en gros
 - Classe d'usage I1-04 Commerces para-industriels
 - Classe d'usages I1-01 Vente au détail et services liés aux véhicules et à leurs accessoires
- 2. Ajouter des normes spécifiques à certains usages particuliers, par exemple pour l'implantation d'une serre commerciale.
- 3. Réviser les normes relatives à l'aménagement des terrains dans le secteur du PPU.
 - Interdire le stationnement en cour avant ;
 - Exiger des bornes de recharge pour véhicules électriques ;
 - Exiger un pourcentage minimal de verdissement sur les terrains de 25 % et prévoir un ratio de compensation pour les toitures végétalisées tout en assurant un pourcentage de 10 % de surface végétale au sol ;
 - Augmenter le pourcentage de canopée en exigeant un nombre minimal d'arbres de moyen à grand déploiement par terrain.

Modification de l'annexe A du règlement de zonage (plan de zonage)

Modifier le découpage des zones actuelles I05-14, I05-15, I05-16 et C05-13 pour créer deux zones dans le secteur du PPU, tel qu'illustré à la carte 17.



Carte 17. Nouvelles zones au plan de zonage

-  Zone regroupant une diversité d'usages de bureaux, de commerces, de services et d'hébergement qui participent à la création du pôle d'affaires mixte.
-  Zone regroupant des usages industriels, commerciaux et des services qui soutiennent le dynamisme du pôle d'emplois.

Modification de l'annexe B du règlement de zonage (grilles des usages et des normes)

Modifier les grilles des usages et des normes des zones I05-14, I05-15, I05-16 et C05-13 afin de créer deux grilles qui correspondent aux deux nouvelles zones du secteur du PPU et apporter les ajustements suivants.

- Modifier les usages autorisés conformément aux orientations du PPU ;
- Autoriser les structures de bâtiment de type isolée, jumelée et contiguë ;
- Réduire la marge avant à 3 m ;
- Réduire les marges latérales à 2,1 m et 3,95 m ;
- Ajouter une hauteur maximale de bâtiment de 8 étages aux abords de l'avenue Michel-Jasmin et de 4 étages pour le reste du secteur ;
- Ajouter une norme de coefficient d'occupation du sol minimal de 0,3 ;
- Retirer la norme de coefficient d'occupation du sol maximal ;
- Retirer la norme de largeur de terrain minimale ;
- Retirer la norme de superficie minimale de terrain.

Modification du règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA)

La modification de la section 7 du chapitre 4 du règlement RCM-60I-2024 sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale concernant le secteur du PPU vise à bonifier certains critères en faisant les ajustements suivants.

- Modifier le titre de la section 1 pour « Nouvelle construction et lotissement » afin d'assurer que les projets d'opération cadastrale soient assujettis ;
- Ajouter un critère visant à indiquer que la trame de rues, les liens actifs, les parcs et les espaces verts doivent respecter les orientations prévues au PPU du secteur Michel-Jasmin ;
- Ajouter un critère relatif aux aménagements extérieurs visant à favoriser la mutualisation des équipements, des entrées charretières, des stationnements et de l'entreposage extérieur ;
- Ajouter un critère visant à privilégier l'entreposage intérieur.

5.2 Programmes

Programme d'acquisition d'immeubles

Le présent règlement de Plan particulier d'urbanisme s'applique au secteur Michel-Jasmin, soit un secteur central de Dorval. Il agit à titre de programme d'acquisition d'immeubles pour le secteur désigné. Dans le cadre de ce programme, la Ville peut acquérir tout immeuble situé à cet endroit pour l'aliéner ou le louer aux fins décrites dans le présent document. Elle peut aussi détenir et administrer ces immeubles, et exécuter tous les travaux d'aménagement, de restauration, de démolition ou de déblaiement requis auprès de ceux-ci. La Cité de Dorval pourra réaliser ce programme à la suite de l'entrée en vigueur du PPU et des règlements d'urbanisme conformes à ce programme.

Programme de revitalisation

Le présent PPU permet à la Ville d'offrir des incitatifs et/ou crédits de taxes pour la réalisation de travaux conformes à un programme de revitalisation. La Ville de Dorval pourra établir des catégories d'immeubles et de travaux admissibles et les combiner. À cet effet, le présent PPU propose de maintenir, de bonifier ou de mettre en place les programmes d'aide financière suivants.

- Pour le démarrage de commerces et de services ;
- Pour le redéveloppement de certains espaces sous-valorisés ;
- Pour la décontamination d'espaces à potentiel de redéveloppement ;
- Pour le soutien aux initiatives en faveur de la mobilité active ;
- Etc.

5.3 Interventions sur le domaine public

La mise en œuvre du présent PPU se traduit par des projets d'aménagement structurants sur l'espace public.

Réaménagement de l'avenue Michel-Jasmin

Positionner l'avenue Michel-Jasmin comme vitrine du pôle d'affaires et en faire un lien sécurisé vers les autres parties du territoire.

- Reconfiguration des voies de circulation, incluant l'ajout d'une piste cyclable, et sécurisation des intersections ;
- Augmentation de la canopée et des plantations visant une gestion naturelle des eaux pluviales et la réduction de l'effet d'îlot de chaleur.

Aménagement d'un parc central

Créer un espace public rassembleur destiné aux travailleurs du secteur et augmenter le potentiel de redéveloppement des terrains à proximité.

- Aménagement d'un espace public central suivant l'acquisition d'un terrain par la Cité ;
- Aménagement selon les principes d'accessibilité universelle et prévoyant une largeur suffisante pour l'équipement d'entretien et de déneigement ;
- Intégration d'un mobilier conçu pour offrir un nombre suffisant de places assises, des espaces ombragés et un éclairage à la fois fonctionnel et d'ambiance.

Aménagement de nouvelles voies de circulation

Améliorer et sécuriser les déplacements à l'intérieur du secteur et augmenter le potentiel de redéveloppement du secteur.

- Aménagement de nouvelles rues suivant l'acquisition de terrains par la Cité pour créer une connexion entre les avenues Dupont, Guthrie et Michel-Jasmin ;
- Favoriser un redéveloppement des terrains de part et d'autre des nouveaux axes.

Réaménagement des rues existantes

Sécuriser les voies de circulation à l'intérieur du secteur Michel-Jasmin et augmenter le couvert végétal.

- Reconfiguration des avenues O'Connell et Edward-VII pour créer des voies unidirectionnelles ;
- Ajout de trottoirs sur l'avenue O'Connell ;
- Plantation d'arbres et de végétaux sur le domaine public.

Réaménagement du parc existant en bordure de l'avenue Michel-Jasmin

Réaménager le parc existant pour en faire un lieu convivial et animé, permettant de créer un espace tampon avec l'autoroute.

- Modifier la topographie et privilégier un aménagement naturalisé ayant des bénéfices pour la gestion de l'eau ;
- Conserver les arbres existants et planter davantage d'arbres à grand déploiement ;
- Aménager des espaces de rencontre et de détente.



Réaménagement de l'avenue Michel-Jasmin

Légende :

1. Créer des rez-de-chaussée animés avec de grandes ouvertures vitrées ;
2. Créer des dégagements devant les rez-de-chaussée pour des terrasses commerciales ;
3. Sécuriser les intersections avec un marquage adapté pour le transport et le camionnage ;
4. Privilégier des trottoirs élargis pour ajouter des corridors verts avec des noues végétalisées ;
5. Conserver au maximum les arbres matures existants ;
6. Ajouter lorsque possible, des bassins de biorétention dans les parcs ou les espaces verts à créer ;
7. Prévoir des buttes dans les espaces verts pour contrer les corridors de vent ;
8. Privilégier des espèces de conifères adaptés au secteur pour contrer les corridors de vent ;
9. Privilégier des prairies fleuries nécessitant moins d'entretien dans les parcs et les espaces verts ;
10. Prévoir des sentiers naturels dans les espaces verts ;
11. Privilégier des pistes cyclables sécurisées avec un terre-plein de végétations ;
12. Prévoir des toits verts accessibles sur les nouvelles constructions ;
13. Favoriser la création de parvis en retrait des entrées des nouvelles constructions ;
14. Sécuriser les intersections grâce à des saillies végétalisées et à des chaussées rehaussées ;
15. Déminéraliser les stationnements existants en ajoutant une canopée et des fosses de plantation ;
16. Prévoir le camouflage des équipements techniques des nouvelles constructions en les intégrant de façon harmonieuse à l'architecture ;
17. Prévoir la possibilité d'installer des panneaux solaires sur les toits des bâtiments industriels ;
18. Privilégier des rues unidirectionnelles comportant des stationnements, des fosses de plantation et des trottoirs élargis ;
19. Prévoir la possibilité d'installer des serres sur certains toits des nouvelles constructions industrielles.



Figure 8. Proposition conceptuelle pour l'avenue Michel-Jasmin

La proposition illustre les possibilités de redéveloppement à la suite des interventions sur le domaine public et à la mise en œuvre des modifications réglementaires, notamment au niveau des usages et de la densité souhaités.



Figure 9. Contexte actuel du secteur Michel-Jasmin



Aménagement d'une nouvelle rue nord-sud



Figure 10. Ambiance de la nouvelle rue et des possibilités de redéveloppement

Aménagement d'un parc central



Figure 11. Ambiance d'un nouveau parc central

5.4 Plan d'action

Les actions à entreprendre par la Cité de Dorval pour concrétiser la vision pour le secteur se traduisent par la mise en œuvre de la stratégie réglementaire, par la création de partenariats, la mise en place d'études et de programmes pour stimuler la transformation du secteur, ainsi que par plusieurs interventions publiques.

Comment lire le plan d'action

Pour structurer efficacement les actions prévues, celles-ci sont regroupées par grande orientation. La séquence de mise en œuvre est illustrée au bas de la page.

Action		Échéance
1	Action	0-5 ans
...	...	...
...	...	...

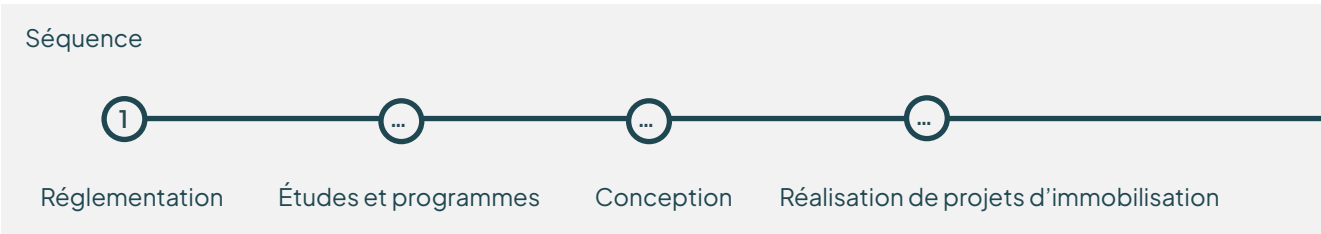


Figure 12. Aperçu du plan d'action

ORIENTATION 1

FAIRE DU SECTEUR UN QUARTIER D'AFFAIRES OUVERT SUR LE MONDE ET SA COLLECTIVITÉ

Action	Échéance
1.1 Attirer des entreprises complémentaires et diversifiées dans des créneaux d'avenir	
1 Modifier le règlement de zonage pour ajuster les usages autorisés et ainsi favoriser une diversité d'usages cohérente avec la vision du secteur.	0-5 ans
2 Modifier le règlement de zonage afin de permettre une mixité fonctionnelle par l'intégration d'usages complémentaires et l'autorisation de rez-de-chaussée commerciaux.	0-5 ans
3 Modifier le règlement sur les PIIA pour ajouter un critère visant à assurer que la trame de rue, les liens actifs, les parcs et les espaces verts respectent les orientations du PPU.	0-5 ans
4 Acquérir des immeubles stratégiques pour assurer une maîtrise foncière et lancer des appels à projets ciblés.	5-10 ans
1.2 Renforcer le rôle de l'avenue Michel-Jasmin en tant que porte d'entrée de ce pôle d'affaires et axe structurant pour les activités locales et régionales	
5 Lancer un concours pour l'intégration d'une œuvre d'art sur un terrain municipal, marquant de façon distinctive l'entrée du pôle d'affaires.	5-10 ans
6 Modifier le règlement de zonage pour favoriser la localisation de commerces et de services aux abords de l'avenue Michel-Jasmin et à proximité du parc central et également assurer que leur implantation vise un meilleur encadrement de la rue.	0-5 ans
7 Concevoir les plans et devis pour le réaménager l'avenue Michel-Jasmin selon la configuration prévue à la section 5.3.	0-5 ans
8 Réaménager l'avenue Michel-Jasmin, incluant les réseaux de mobilité active, les plantations, l'éclairage et le mobilier.	5-10 ans

Séquence



ORIENTATION 1 (SUITE)

FAIRE DU SECTEUR UN QUARTIER D’AFFAIRES OUVERT SUR LE MONDE ET SA COLLECTIVITÉ

Action	Échéance
1.3 Créer un nouvel espace public central rassembleur	
9 Acquérir des terrains centraux pour aménager un parc urbain, comme prévu à la section 5.3.	5-10 ans
10 Réaliser un aménagement temporaire du parc durant la phase de planification.	5-10 ans
11 Concevoir un espace public permanent, accessible toute l’année, intégrant des zones d’ombrage et des abris contre le vent.	5-10 ans

Séquence



ORIENTATION 2

FAIRE ÉVOLUER LE SECTEUR VERS LA RÉSILIENCE ÉCONOMIQUE, SOCIALE ET ENVIRONNEMENTALE

Action	Échéance
2.1 Adopter des standards élevés de conception durable des bâtiments et des espaces extérieurs	
12 Intégrer les principes d'accessibilité universelle dans l'aménagement des espaces publics.	0-5 ans
13 Modifier le règlement sur les PIIA afin de privilégier l'entreposage intérieur et l'aménagement d'espaces de stationnement en souterrain.	0-5 ans
14 Exiger des mesures de mitigation pour assurer la cohabitation harmonieuse des usages lors de l'évaluation des projets.	0-5 ans
15 Réviser les dispositions réglementaires relatives aux entrées charretières afin de réduire les risques de conflits entre les usagers.	0-5 ans
16 Encadrer le transport des marchandises sur le site dans le but d'en diminuer l'impact.	0-5 ans
2.2 Promouvoir une architecture et un design soignés qui transforment l'image du secteur pour en faire un quartier d'affaires attractif	
17 Définir une signature identitaire pour l'avenue Michel-Jasmin.	0-5 ans
18 Réduire les nuisances causées par le camionnage en encadrant la localisation et l'aménagement des aires de chargement et de déchargement.	0-5 ans
19 Encourager l'aménagement de toitures multifonctionnelles présentant une valeur ajoutée d'un point de vue économique, social ou environnemental.	0-5 ans
20 Réaménager le parc existant sur l'avenue Michel-Jasmin afin d'en faire un lieu convivial intégrant une canopée importante et un talus en bordure de l'autoroute.	5-10 ans

Séquence



ORIENTATION 2 (SUITE)

FAIRE ÉVOLUER LE SECTEUR VERS LA RÉSILIENCE ÉCONOMIQUE, SOCIALE ET ENVIRONNEMENTALE

Action	Échéance
2.3 Déployer des stratégies paysagères ayant des retombées positives sur le plan écologique	
21 Réviser les normes d'aménagement pour accroître le verdissement et gérer les eaux pluviales de manière optimale sur le domaine privé.	0-5 ans
22 Exiger la réduction des surfaces imperméabilisées pour les nouveaux projets par l'augmentation de la proportion de verdissement des terrains.	0-5 ans
23 Concevoir les plans et devis pour le réaménagement de l'avenue Marshall conformément à la section 5.3.	5-10 ans
24 Réaménager l'avenue Marshall afin d'intégrer des plantations et des mesures de gestion des eaux pluviales.	5-10 ans

Séquence



ORIENTATION 3

FAIRE DU SECTEUR UN PÔLE CONNECTÉ AU PARC INDUSTRIEL ET AUX AUTRES QUARTIERS DE DORVAL

Action	Échéance
3.1 Augmenter la part du transport collectif et actif utilisé par les travailleurs dans le secteur	
25 Conclure une entente avec BIXI pour l'implantation d'une station de vélos en libre-service.	0-5 ans
26 Favoriser l'établissement de servitudes ou d'ententes entre les entreprises pour le partage d'aires de stationnement.	0-5 ans
Encourager les modes de transports alternatifs à l'auto solo en ajoutant des normes et des critères qui permettront : - la création d'un pôle de mobilité durable avec des espaces dédiés au covoiturage et à l'autopartage ; - le partage et la mutualisation du stationnement ; - les stationnements pour vélos.	En continu
28 Ajouter une disposition réglementaire afin d'assurer l'implantation de bornes de recharge pour véhicules électriques dans les nouveaux projets.	0-5 ans
29 Exiger des liens de mobilité active dans les nouveaux projets.	En continu
30 Concevoir les plans et devis pour le réaménagement de l'avenue O'Connell conformément à la section 5.3.	0-5 ans
31 Réaménager l'avenue O'Connell pour améliorer la sécurité et encourager les déplacements actifs.	0-5 ans
32 Concevoir les plans et devis pour le réaménagement de l'avenue Edward-VII conformément à la section 5.3.	5-10 ans
33 Réaménager l'avenue Edward-VII pour améliorer la sécurité et encourager les déplacements actifs.	5-10 ans
34 Acquérir des terrains pour aménager de nouvelles rues et ainsi accroître les possibilités de développement et la connectivité avec les secteurs voisins, comme prévu à la section 5.3.	0-5 ans
35 Installer du mobilier urbain dans les espaces publics et en bordure des rues.	0-5 ans

ORIENTATION 3 (SUITE)

FAIRE DU SECTEUR UN PÔLE CONNECTÉ AU PARC INDUSTRIEL ET AUX AUTRES QUARTIERS DE DORVAL

Action	Échéance
3.2 Connecter le secteur aux infrastructures de transport collectif	
36 Concevoir une signalétique pour informer des différents points de destination.	5-10 ans
37 Assurer la connectivité des réseaux de transport actifs aux réseaux existants et projetés à l'extérieur du secteur, ainsi qu'aux points d'accès du transport collectif.	En continu

Séquence





6730, rue Saint-André, 2^e étage
Montréal (Québec) H2S 2L2
514 750-6883
info@latelierurbain.com