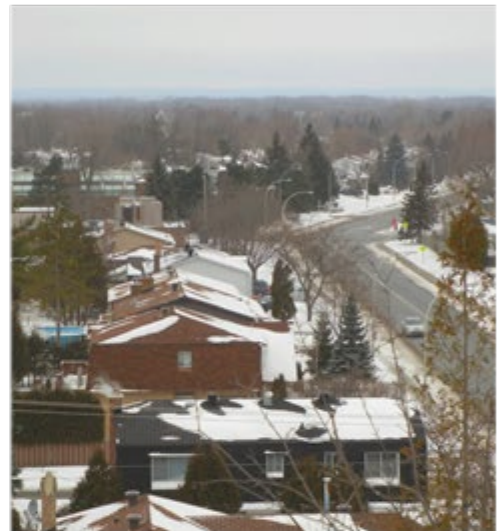




PLAN D'URBANISME

Règlement no 2024-190

ddb
VILLE DE
CITY OF
DOLLARD-DES-ORMEAUX

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	3
1. DOLLARD-DES-ORMEAUX, EN BREF :	3
2. CONTEXTE DE PLANIFICATION	4
Contexte provincial et régional	4
3. DÉMARCHE PARTICIPATIVE	6
4. PORTRAIT DU TERRITOIRE	7
5. ENJEUX	8
6. VISION	11
Énoncé de vision	11
7. GRANDS PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT	11
8. GRANDES ORIENTATIONS	12
9. TRANSPORT ET MOBILITÉ	28
10. DÉVELOPPEMENT	29
Identification des secteurs	29
Potentiel de développement	30
11. MISE EN OEUVRE	31
Affectations du sol et densités minimales	31
Règlements d'urbanisme	36
Plan d'action	36
<i>Tableau des affectations et densités minimales</i>	<i>34</i>
<i>Plan d'action</i>	<i>38</i>
<i>Lexique</i>	<i>41</i>
<i>Bibliographie</i>	<i>83</i>
<i>Crédits</i>	<i>84</i>

PORTRAIT DU TERRITOIRE (ANNEXE A)	45
--	-----------

STRATÉGIES DE TRANSFORMATION (ANNEXE B)	85
--	-----------

LISTE DES CARTES

Carte 1 : Unités de paysage	8
Carte 2 : Unités de paysages associées aux grandes orientations d'aménagement du territoire	13
Carte 3 : Concept d'organisation spatiale lié au tissu résidentiel unifamilial	14
Carte 4 : Concept d'organisation spatiale lié aux ensembles jumelés, contigus ou multifamiliaux	15
Carte 5 : Concept d'organisation spatiale lié aux milieux naturels d'intérêt	18
Carte 6 : Concept d'organisation spatiale lié au centre de la ville	21
Carte 7 : Concept d'organisation spatiale lié aux boulevards Saint-Jean et des Sources	24
Carte 8 : Concept d'organisation spatiale lié au secteur d'emplois	27
Carte 9 : Secteurs présentant un potentiel de développement	30
Carte 10 : Affectations du sol	31

**** Note d'interprétation ****

En cas de divergence entre la version française et la version anglaise du texte du présent Plan d'urbanisme, la version française prévaut.

INTRODUCTION

Le territoire de la Ville de Dollard-des-Ormeaux est le cadre de vie commun d'une population d'environ 50 000 personnes. Il est source d'attachement et de fierté. Il est donc essentiel d'en faire usage de façon responsable, de l'aménager ingénieusement pour offrir des milieux de vie, de travail et de loisir de qualité.

Les choix et les objectifs d'urbanisme qui sont proposés dans le présent Plan d'urbanisme reflètent les désirs de la population, qui a été partie prenante des discussions préalables, et qui continue de s'impliquer dans les décisions concernant son milieu de vie. L'implication citoyenne permet d'assurer un aménagement durable du territoire, en priorisant l'intérêt collectif et la protection des milieux naturels, tout en tenant compte des particularités qui sont propres à Dollard-des-Ormeaux et aux enjeux actuels de la société.

Ce document de planification a été élaboré selon les dispositions prévues à la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (LRQ, chapitre A-19.1). Il s'inscrit en conformité avec les documents de planification de la Communauté métropolitaine de Montréal et de l'Agglomération de Montréal.

Le Plan d'urbanisme comprend un portrait du territoire (annexe A), les grandes orientations et objectifs d'aménagement, des idées d'actions, un aperçu du potentiel de développement, ainsi que la cartographie conceptuelle de l'aménagement préconisé, montrant l'organisation des différents modes de transport. Il propose également une stratégie de mise en œuvre (chapitre 11), contenant notamment :

- Les grandes affectations du sol et les densités de construction résidentielle,
- Des directives en vue d'une révision de la réglementation d'urbanisme,
- Un plan d'action.

1. DOLLARD-DES-ORMEAUX, EN BREF :

La ville de Dollard-des-Ormeaux est localisée dans l'ouest de l'île de Montréal, au nord de l'autoroute Félix-Leclerc (40). Bordée par les villes de Kirkland, à l'ouest, Pointe-Claire et Dorval au sud, les arrondissements de Pierrefonds-Roxboro au nord et Saint-Laurent à l'est, elle constitue la plus peuplée ville liée de l'agglomération de Montréal. Composée principalement de quartiers résidentiels, son territoire est traversé par deux grands boulevards urbains : le boulevard Saint-Jean et le boulevard des Sources.

-  Population (2024) : 50 171 personnes (selon l'Institut de la Statistique du Québec)
-  Superficie du territoire : 14,98 km²
-  Densité de population : 3 231 personnes / km²
-  Nombre de logements (2024) : 17 880 (selon le rôle d'évaluation foncière)
-  Densité résidentielle brute : 11,9 logements par hectare
-  Variation démographique 2016-2021 : -1% (en décroissance)

Source : Statistique Canada 2021

2. CONTEXTE DE PLANIFICATION

Contexte provincial et régional

L'élaboration du nouveau Plan d'urbanisme de la Ville de Dollard-des-Ormeaux se réalise à un moment charnière dans l'histoire de l'aménagement du territoire au Québec. En juin 2022, le gouvernement provincial a dévoilé la Politique nationale de l'architecture et de l'aménagement du territoire intitulée « Mieux habiter et bâtir notre territoire – Vision stratégique », pour guider l'action collective en matière d'architecture et d'aménagement du territoire. Dans cet élan, le gouvernement s'est aussi engagé à publier de nouvelles orientations gouvernementales en aménagement du territoire et à moderniser le cadre juridique. La Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (LAU) a donc été modifiée en juin 2023 pour « favoriser l'adoption de pratiques d'aménagement et d'urbanisme répondant aux besoins, aux réalités et aux défis des communautés d'aujourd'hui et de demain ».

Sur la même lancée de renouvellement des documents de planification, la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), dont fait partie la Ville de Dollard-des-Ormeaux, a entrepris la révision du Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) et prévoit l'adoption d'un document révisé au printemps 2025.

Bien que ce plan métropolitain (PMAD) soit en processus d'élaboration, et que son entrée en vigueur ne soit prévue que vers la fin 2025 - début 2026, le présent Plan d'urbanisme de la Ville de Dollard-des-Ormeaux s'en inspire, ainsi que des axes stratégiques de la nouvelle Politique nationale de l'architecture et de l'aménagement du territoire, et il est conforme aux nouvelles exigences de la LAU.

Cette nouvelle version du Plan d'urbanisme a donc été rédigée en tenant compte de l'évolution des enjeux en matière de développement durable, de changements climatiques, de crise du logement, de mobilité durable et de gestion de la croissance urbaine dans la région métropolitaine.

Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD)

Le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD), adopté en 2011 par la Communauté Métropolitaine de Montréal (CMM), dicte les grandes orientations de développement du territoire métropolitain à l'horizon 2025, qui seront d'ailleurs reprises et bonifiées dans la prochaine version révisée du PMAD :

Un Grand Montréal avec des milieux de vie complets et durables ;

Un Grand Montréal avec des réseaux et des équipements de transport structurant soutenant la mobilité durable ;

Un Grand Montréal avec un environnement naturel, culturel, paysager et patrimonial protégé et mis en valeur.

Le PMAD propose de concentrer l'urbanisation dans un rayon d'un kilomètre autour des stations de transport en commun à haute capacité. À ce titre, le territoire de la Ville de Dollard-des-Ormeaux est entouré de quatre futures stations du Réseau Express Métropolitain (REM) :

- Station REM Fairview-Pointe-Claire ;
- Station REM Des Sources ;
- Station REM Pierrefonds-Roxboro ;
- Station REM Sunnybrooke.

Schéma d'aménagement et de développement (SAD)

Le schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal (SAD), adopté en 2015 et modifié en janvier 2024, prescrit les grandes affectations du territoire, les densités d'occupation du sol minimales, ainsi que des règles d'aménagement relatives à la protection environnementale et à la sécurité publique, auxquelles le plan et les règlements d'urbanisme de la Ville de Dollard-des-Ormeaux doivent se conformer.

L'aménagement du territoire et la mobilité

Le schéma d'aménagement exige que la réglementation d'urbanisme de la Ville de Dollard-des-Ormeaux intègre des dispositions en matière de stationnement pour vélos, le nombre maximal d'unités de stationnement en tenant compte du type de milieu et l'accessibilité universelle.

L'adaptation aux changements climatiques

Le schéma d'aménagement exige que la réglementation d'urbanisme de la Ville de Dollard-des-Ormeaux intègre des dispositions concernant le verdissement, les îlots de chaleur et les arbres (abattage, protection et plantation).

Le patrimoine

Le schéma d'aménagement exige que la réglementation d'urbanisme de la Ville de Dollard-des-Ormeaux intègre des dispositions concernant les lieux de culte d'intérêt.

Les territoires d'intérêt écologique

Le schéma d'aménagement établit des règles et des critères pour assurer la préservation et la mise en valeur des milieux naturels d'intérêt pan-montréalais. Sur le territoire de Dollard-des-Ormeaux, il s'agit des lieux suivants :

- Le Bois-de-Liesse, qui fait partie de l'écoterritoire de la coulée verte du ruisseau Bertrand ;
- Une « mosaïque de milieux naturels » située au nord de la rue Andras, à proximité de la station Sunnybrooke ;
- Le parc du Centenaire William Cosgrove, au cœur de la ville.

Des règles sont aussi exigées afin d'interdire les espèces de plantes envahissantes à des endroits stratégiques.

Le paysage

Le schéma d'aménagement exige que la réglementation d'urbanisme de la Ville de Dollard-des-Ormeaux intègre des dispositions concernant l'interdiction d'enseignes de type panneaux-réclame à certains endroits.

L'affectation du sol et la densité d'occupation

Le territoire de la Ville est principalement assujéti à l'affectation résidentielle (Dominante résidentielle), à l'exception des abords des boulevards Saint-Jean, des Sources, Saint-Régis et en partie De Salaberry (Activités diversifiées), d'un secteur sur le boulevard Brunswick (Industrie) et du parc du Bois-de-Liesse (Conservation).

Le schéma d'aménagement exige que la réglementation d'urbanisme de la Ville de Dollard-des-Ormeaux intègre des dispositions concernant certains usages (résidentiel et infrastructure publique).

Les contraintes et nuisances

Afin de favoriser la sécurité et de limiter les impacts du bruit et des vibrations à proximité d'usages sensibles, la réglementation d'urbanisme de la Ville doit prévoir des dispositions :

- Les axes ferroviaires et routes à fort débit peuvent provoquer des pollutions sonores et atmosphériques. La santé et la sécurité publique doivent être assurées par des règles d'aménagement adéquates à proximité de ces infrastructures :
 - Les boulevards Saint-Jean et des Sources : voies à débit important desservant le territoire de Dollard-des-Ormeaux dans l'axe nord-sud ;
 - La voie du REM, au nord du boulevard Sunnybrooke.
- Le voisinage de certains usages : le territoire est occupé par des usages industriels et des infrastructures d'utilité publique qui ont un impact sur le voisinage. Afin d'assurer une bonne cohabitation entre certains usages, la réglementation d'urbanisme doit prévoir des dispositions.
- Le zonage de l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau couvre une portion du territoire, à l'est de la rue Tecumseh et au sud de l'emprise d'Hydro-Québec. Il impose certaines limites de hauteur des constructions et prévoit le dégagement de corridors aériens.

Par ailleurs, puisque chaque municipalité adopte ses règlements d'urbanisme, le schéma d'aménagement exige que la Ville prévienne des dispositions visant une cohabitation harmonieuse entre les municipalités.

3. DÉMARCHE PARTICIPATIVE

La Ville de Dollard-des-Ormeaux a débuté le processus de révision de son plan et de sa réglementation d'urbanisme en fin d'année 2019, sans se douter que la vie de la planète serait bouleversée quelques mois plus tard, par la pandémie de la COVID-19. Des activités de consultation auprès de la population ont quand même pu se tenir en ligne et virtuellement au cours de l'année 2020, et se sont poursuivies en 2023, lors du retour à la normale de la vie communautaire. Afin de connaître les préoccupations, les priorités et les bonnes idées de sa population, la Ville a tenu une série d'événements dans le cadre d'une démarche participative.

Un sondage diffusé au début de l'année 2020 a été répondu par plus de 500 personnes, et un atelier citoyen virtuel s'est tenu en décembre la même année. Ces activités ont permis de reconnaître les forces et les faiblesses du territoire, de valider les attentes de la population, et d'évaluer des idées et stratégies de mise en œuvre.

Les personnes ayant participé ont révélé qu'elles accordaient la priorité à la préservation du cadre naturel et à la protection de l'environnement. L'adaptation des services municipaux aux besoins de toute la population, notamment des personnes âgées et des plus vulnérables, est aussi apparue comme une thématique chère aux yeux des répondants. Enfin, la population a manifesté son souhait d'améliorer les conditions de déplacement en transports collectif et actif afin de réduire la dépendance à l'automobile.

À l'automne 2023, la communauté a été conviée à une série d'activités d'information et de sensibilisation, et à des ateliers thématiques de discussion traitant des enjeux d'aménagement qui touchent la Ville de Dollard-des-Ormeaux, en tant que banlieue montréalaise en transformation. La démarche participative a été encadrée par un comité de suivi composé de citoyennes et citoyens bénévoles, représentant les divers quartiers de la ville, et par un consultant indépendant en médiation et facilitation.

Des sujets tels que l'aménagement pour favoriser une vie active et en santé, les besoins en logement, l'économie locale, le développement de nos grands boulevards, la circulation et l'avenir

de la mobilité, ont suscité beaucoup de discussions et d'idées inspirantes, qui sont reprises dans le présent Plan d'urbanisme, autant dans l'énoncé de vision, que dans les orientations, les objectifs et les moyens de mise en œuvre.

Des journées portes ouvertes se sont tenues les 4 et 6 avril 2024, afin de présenter les orientations préliminaires du Plan d'urbanisme, d'échanger avec les professionnels impliqués et de répondre aux questions de la population. Les stratégies de transformation urbaine et les informations détaillées présentées lors de ces journées ont été mises en ligne, ainsi qu'un questionnaire permettant de recueillir les commentaires citoyens. Cet événement a suscité la participation de 125 résidentes et résidents.

Enfin, la Ville a tenu une séance de consultation publique portant spécifiquement sur les orientations proposées pour le secteur du Marché de l'Ouest, le 19 juin 2024 en soirée, séance à laquelle plus de 360 personnes ont participé. La période d'échanges entre les professionnels municipaux et les participants a permis à ces derniers d'exprimer leur attachement au Marché et à la préservation de son caractère convivial.

4. PORTRAIT DU TERRITOIRE

Le document annexé au présent Plan d'urbanisme (Annexe A) et appelé « Portrait du territoire » relate l'histoire de la Ville de Dollard-des-Ormeaux, son développement rapide depuis 1960 à aujourd'hui, et décrit la composition et l'évolution sociodémographique de sa population. On y retrouve une description détaillée de la morphologie urbaine des quartiers résidentiels et des lieux marquants qui composent son territoire : une analyse des styles architecturaux par quartier et par époque de construction, les tracés et les connexions des rues, le découpage des terrains et l'aménagement général des espaces libres. Le portrait identifie les équipements collectifs, les milieux naturels et patrimoniaux d'intérêt et inclut une description des enjeux de transport et des contraintes de mobilité. Treize (13) plans illustrent l'ensemble des composantes du territoire.

En résumé, le territoire municipal est composé en grande partie de maisons unifamiliales isolées, mais aussi de quartiers résidentiels plus denses : maisons jumelées, en rangées et immeubles multifamiliaux. Les trois quarts des ménages sont propriétaires de leur habitation, et celles-ci sont généralement assez grandes, situées sur des terrains aménagés et propices à accueillir des familles. Cependant, l'offre est plutôt réduite en logements locatifs, abordables pour les jeunes adultes, les personnes seules ou les familles monoparentales.

Les quartiers sont bien pourvus en espaces verts et en noyaux communautaires dispersés à travers le territoire, où se concentrent les écoles, les parcs et les lieux de culte. Les pôles d'activités plus importants sont le centre-civique, qui est générateur d'une forte activité communautaire, avec le Marché de l'Ouest ; les boulevards Saint-Jean et des Sources, où se concentrent les commerces et services, places d'affaires et plusieurs immeubles résidentiels de moyenne densité ; ainsi que le parc industriel, identifié comme secteur d'emplois, situé le long des boulevard Brunswick et Saint-Régis. Plusieurs de ces lieux sont dépourvus d'espaces verts, très imperméabilisés et parfois source d'insécurité et de désagrément pour les usagers.

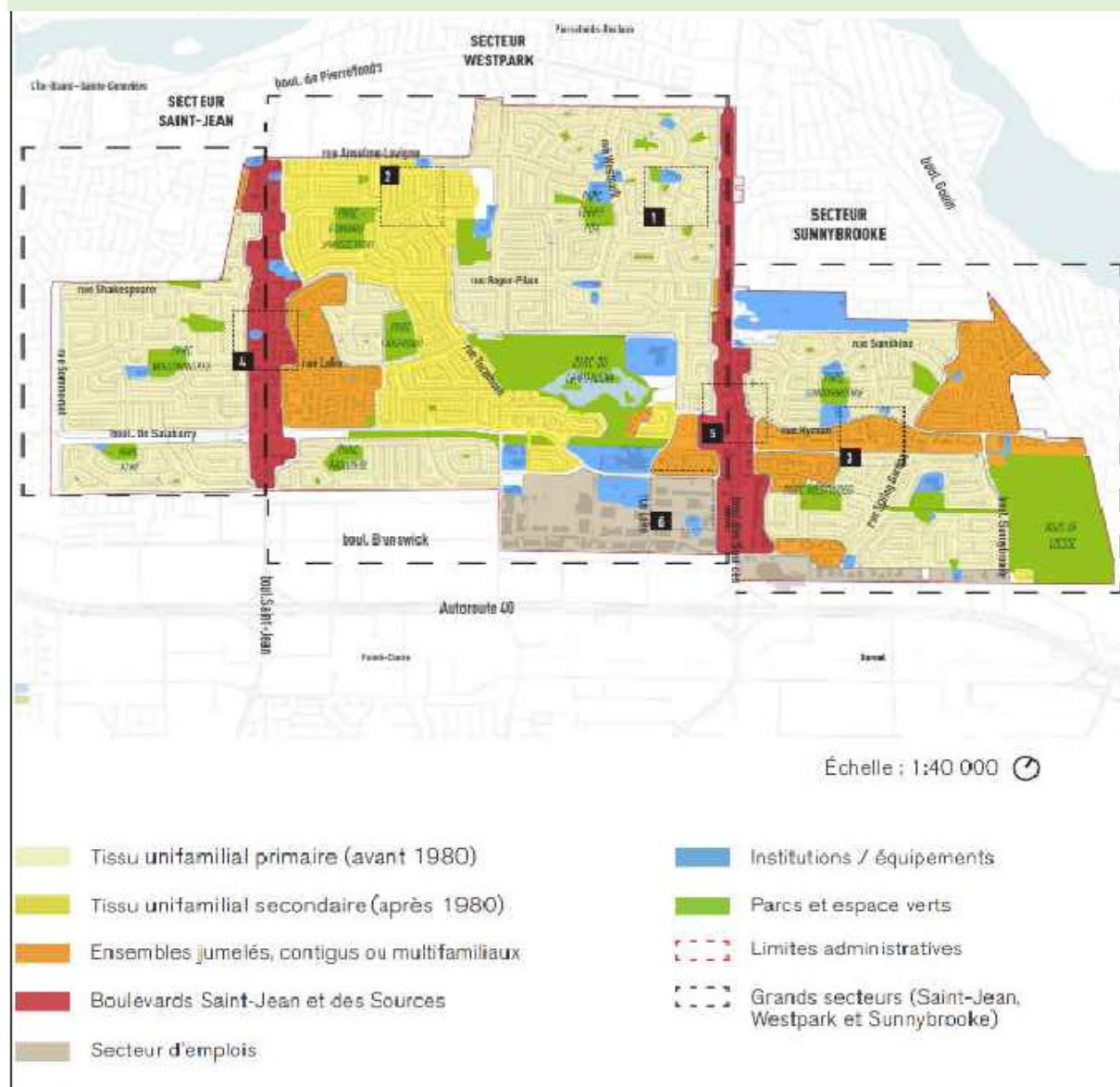
Outre les pôles d'institutions et d'équipements, les parcs et les espaces verts, le Plan d'urbanisme identifie cinq unités de paysage qui correspondent à des secteurs homogènes au sein du territoire :

- Le tissu unifamilial primaire (construit avant 1980) ;
- Le tissu unifamilial secondaire (construit après 1980) ;
- Les ensembles jumelés, en rangée ou multifamiliaux ;
- Les boulevards Saint-Jean et des Sources ;

- Le secteur d'emplois.

Voir la carte 1 intitulée : Unités de paysage.

Carte 1 : Unités de paysage



5. ENJEUX

Identifier les enjeux d'aménagement consiste à nommer les caractéristiques marquantes du milieu urbain dans lequel nous vivons, qui risquent de changer ou de disparaître, ainsi que les tendances observées qui feront que notre environnement évoluera, d'une façon ou d'une autre, dans un avenir rapproché. Les enjeux correspondent à ce que nous pourrions gagner ou perdre au terme de la démarche de planification urbaine, selon les choix d'aménagement qui auront été faits.

L'identification d'enjeux nous amènera à prendre position, comme Ville, pour contrer, encourager ou accélérer ces tendances, ou pour protéger des caractéristiques de nos milieux de vie que nous voulons conserver, par le biais d'orientations, d'objectifs et par un plan d'action.

Milieus de vie

Les caractéristiques marquantes et les atouts de nos milieux de vie qui sont en jeu, et les tendances fortes qui doivent être considérées sont :

- La qualité de vie et le caractère distinctif des quartiers résidentiels qui pourraient être altérés, disparaître ou être valorisés ;
- La vocation essentiellement commerciale et de service des boulevards Saint-Jean et des Sources, et la forte prédominance de l'automobile sur ces principaux axes de déplacement de la population ;
- Une demande grandissante d'accessibilité et d'intensification des activités à proximité des gares du Réseau express métropolitain (REM) ;
- La pénurie de logements, l'abordabilité réduite et la faible diversité de l'offre en logements.

Services et équipements collectifs et communautaires

Les forces et faiblesses de la desserte en services et en lieux de rencontre sur lesquels il faut intervenir sont :

- Le fort sentiment d'appartenance de la communauté observé envers le pôle du Centre civique, son centre sportif et culturel, le Marché de l'Ouest, et les commerces et services de proximité ;
- L'importance des noyaux de voisinage formés de parcs et des institutions scolaires et communautaires au cœur des quartiers existants ;
- Le besoin d'espaces communautaires et de lieux de rencontre au cœur des ensembles résidentiels de moyenne et haute densité ;
- Le manque de qualité et de convivialité dans l'aménagement des boulevards et leurs abords, principaux pôles de commerce, et de services courants et de haute densité résidentielle.

Forme urbaine

Les caractéristiques marquantes et les atouts qui pourraient disparaître ou s'améliorer selon nos choix d'aménagement sont :

- L'intérêt d'une architecture et d'une volumétrie à échelle humaine des quartiers résidentiels établis depuis longtemps (unifamilial primaire et secondaire) ;
- L'augmentation du nombre de projets de rénovation, d'agrandissement et de remplacement de maisons existantes, et la question de leur intégration harmonieuse à la morphologie urbaine ;
- La pression immobilière pour des projets de plus grande densité près de quartiers résidentiels établis ;
- Le rôle « d'entrée de ville » des boulevards Saint-Jean et des Sources depuis l'autoroute et venant des villes voisines, et le potentiel qu'il représente pour développer une image de marque de la Ville ;
- L'impact visuel défavorable des grands espaces pavés le long des boulevards, la prédominance d'aires de stationnement et leur effet nocif d'îlots de chaleur ;

- Le dépôt à neige, les infrastructures servant au transport d'énergie et la proximité de l'aéroport international de Montréal, qui sont des équipements nécessaires ayant un impact sur la forme urbaine et les paysages.

Dynamisme économique et commercial

Les risques et les avantages territoriaux de nos milieux d'affaires et d'emplois qui doivent être considérés sont :

- La contribution du Marché de l'Ouest à la dynamique commerciale distinctive de Dollard-des-Ormeaux et à son rayonnement régional ;
- La localisation privilégiée des terrains industriels et commerciaux tout près de l'autoroute Félix-Leclerc, et l'opportunité d'occupation et d'utilisation de ces terrains ;
- Les risques inhérents à la cohabitation entre les activités industrielles et les milieux de vie environnants ;
- L'attrait du secteur d'emplois, incluant le parc industriel, pour une main-d'œuvre locale et compétente ;
- L'accessibilité à des services variés et l'existence d'installations et d'aménagements complémentaires pour les personnes travaillant dans le parc industriel.

Nature et patrimoine

Les forces et les qualités de nos paysages naturels et patrimoniaux qui sont en jeu et sur lesquelles il faut miser sont :

- La présence des arbres et de végétation dans les quartiers résidentiels et à travers la ville ;
- L'accessibilité, la valeur et l'attrait des multiples parcs et espaces verts publics, particulièrement le parc du Centenaire William Cosgrove et le parc-nature du Bois-de-Liesse ;
- L'existence des boisés, de milieux humides et des friches naturelles ;
- La ligne de transport électrique, composante significative de l'environnement urbain, qui représente une opportunité d'aménagement pour les usages récréatifs, la piste cyclable, les sentiers piétonniers, le jardinage, l'agriculture urbaine et la biodiversité ;
- L'intérêt patrimonial et identitaire des anciennes maisons rurales, des tracés de chemins hérités de la période agricole (Côte St-Jean et Côte St-Rémi ou des Sources) et de certains lieux de culte ;
- Le potentiel et l'intérêt de l'agriculture urbaine pour développer l'autonomie alimentaire de la collectivité et l'appartenance communautaire.

Mobilité

Les tendances et les opportunités à surveiller et qui influenceront nos choix d'aménagement sont :

- La dominance de l'automobile comme mode de déplacement, sur un réseau routier toujours plus sollicité et parfois congestionné ;
- La nécessité d'une desserte en transport collectif adaptée aux besoins de la population et d'une meilleure accessibilité aux stations d'autobus et aux points d'accès du réseau du REM ;
- Le manque d'aménagements de qualité pour la marche, le vélo et autres transports actifs, pour l'agrément et la sécurité des déplacements, sur le territoire mais de façon importante aux abords des boulevards, des commerces, dans le parc industriel et les secteurs d'emplois.

6. VISION

La Ville de Dollard-des-Ormeaux entre dans une nouvelle phase d'urbanisation axée sur la consolidation de l'existant, la revitalisation des milieux dévalorisés et l'intensification des activités urbaines près d'un réseau de transport collectif structurant. Dans cette perspective, elle aspire à maintenir et perpétuer le caractère paisible, inclusif et paysager qui fait sa renommée.

L'énoncé de vision découle directement des enjeux ainsi que des préoccupations et aspirations de la population, exprimées lors de la démarche participative. La vision se traduit ensuite en orientations, objectifs d'aménagement et actions.



Énoncé de vision

Imaginons-nous en l'an 2040...

La Ville de Dollard-des-Ormeaux rayonne par la convivialité de son cadre de vie, l'omniprésence des espaces verts, et des services urbains adaptés aux besoins de sa population. On y retrouve des milieux de vie complets, où il fait bon vivre, travailler et se divertir.

Il est facile de s'y déplacer grâce à un réseau convivial de sentiers piétonniers, de pistes cyclables et de transport en commun efficace et bien organisé.

L'aménagement du territoire vise le bien-être collectif. Il offre les conditions de réussite permettant aux individus, aux communautés, aux organisations et aux entreprises de cohabiter harmonieusement et de s'épanouir.

La Ville évolue dans un souci constant de valorisation de son environnement, de ses paysages et de son patrimoine, par des aménagements attrayants et de grande qualité.

7. GRANDS PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT

L'énoncé de vision proposé repose sur certains grands principes qui se reflètent de diverses manières dans les orientations et les objectifs qui suivront. Ces principes clés sont les suivants :

Développement durable

Il s'agit 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 du développement.

Devoir de mémoire

Le territoire de Dollard-des-Ormeaux a une histoire et une identité culturelle qui lui est propre, porteuse de sens et de souvenirs pour sa population. Par respect du patrimoine et pour assurer le développement identitaire et distinctif de la ville de Dollard-des-Ormeaux, il s'agit, par exemple, de mettre en valeur le patrimoine de la période agricole et rurale, de respecter l'authenticité architecturale des quartiers et d'identifier les lieux emblématiques et ceux ayant une signification particulière.

Contribution à la résolution de la crise du logement

Au moment où le pays vit une crise d'une ampleur rarement vue, où la pénurie et le prix élevé des logements affectent tous les types de ménages et de revenus, il est primordial de participer à la recherche de solutions et de stratégies favorisant la construction de nouvelles habitations et l'entretien du parc de logements existants.

Transit Oriented Development (TOD)

La planification intégrée de l'urbanisme et de la mobilité est essentielle afin d'améliorer les déplacements de la population tout en assurant l'efficacité du transport routier. Structuré autour d'une station de transport en commun à haute capacité, comme une gare de train ou de métro, le TOD est situé à distance de marche d'un point d'accès important du réseau de transport collectif. Il offre des opportunités de logement, d'emploi et de commerce et n'exclut pas l'automobile.

8. GRANDES ORIENTATIONS

Les grandes orientations d'aménagement du territoire de Dollard-des-Ormeaux assurent l'intégration et la cohérence de toutes les composantes du Plan d'urbanisme. Elles découlent de la vision d'aménagement, répondent aux enjeux identifiés et dictent les priorités de la Ville en matière d'aménagement pour les dix à quinze prochaines années.

Les cinq orientations du Plan d'urbanisme se déclinent comme suit :

1. *Maintenir l'attractivité et la qualité de vie des quartiers résidentiels*
2. *Relier, protéger et valoriser les paysages identitaires et patrimoniaux, les milieux naturels et les grands parcs*
3. *Faire rayonner la vocation rassembleuse du centre de la ville*
4. *Renforcer le caractère multifonctionnel et unificateur des boulevards Saint-Jean et des Sources, axes de transport collectif structurants menant vers le REM et ses aires TOD*
5. *Soutenir la vitalité et la pérennité du secteur d'emplois*

Les grandes orientations s'appliquent aux différentes unités de paysage qui composent le territoire et qui représentent des réalités singulières, dotées de caractéristiques fonctionnelles, morphologiques, architecturales et paysagères communes. Les unités de paysages reflètent l'organisation territoriale de la ville.

Une attention particulière a été accordée aux quatre aires TOD (Transit Oriented Development) qui recoupent partiellement le territoire de Dollard-des-Ormeaux :

- **Fairview Pointe-Claire**, qui englobe une partie du quartier unifamilial « Elm Park » ;

- **Des Sources**, qui s'étend au secteur d'emplois du boulevard Brunswick et dans la partie sud du boulevard des Sources ;
- **Pierrefonds-Roxboro**, qui touche à la partie nord du boulevard des Sources ;
- **Sunnybrooke**, qui comprend principalement des quartiers d'habitations jumelées, en rangées et multifamiliales de la partie nord du boulevard Sunnybrooke et de la rue Spring Garden.

Voir la carte 2 intitulée : Unités de paysages associées aux grandes orientations d'aménagement du territoire.

Carte 2 : Unités de paysages associées aux grandes orientations d'aménagement du territoire



Chaque orientation est décrite dans les pages qui suivent, accompagnée d'une série d'objectifs et d'un plan concept d'organisation spatiale, qui précisent et illustrent la façon dont le territoire sera occupé, géré, protégé, ainsi que les projets prioritaires de la Ville.

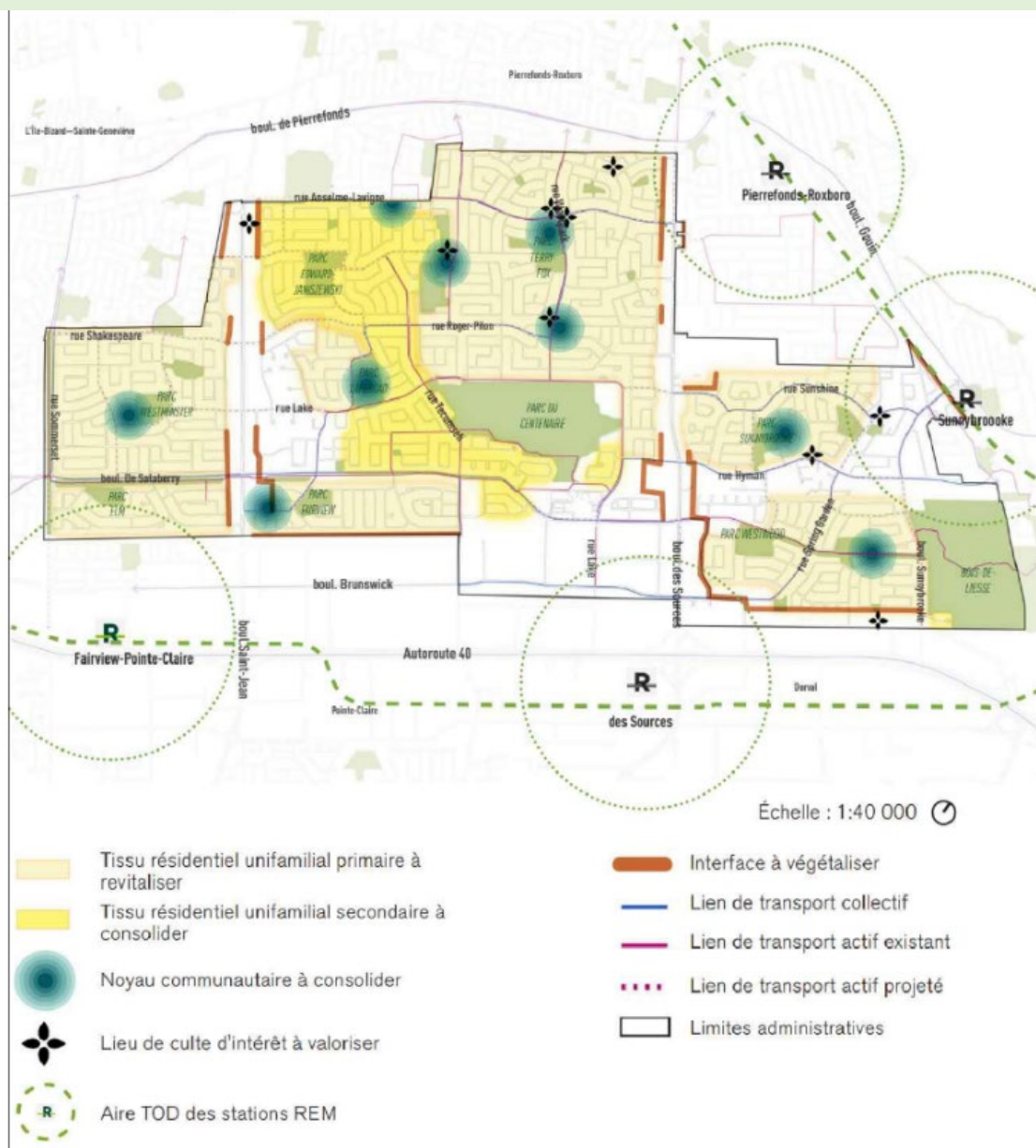
Orientation 1. Maintenir l'attractivité et la qualité de vie des quartiers résidentiels

La priorité de la Ville de Dollard-des-Ormeaux, en termes d'aménagement du territoire, est d'assurer le maintien de la qualité de vie de ses quartiers résidentiels établis.

Pour ce faire, il faut s'assurer de préserver et de valoriser le caractère paisible des quartiers, le couvert arboricole et la végétation ainsi que les nombreux parcs de voisinage. Il faut aussi permettre l'évolution et l'adaptation des habitations selon les besoins d'aujourd'hui, par des projets de rénovation et de construction qui s'intègrent harmonieusement au milieu.

Une attention particulière devra être portée au rôle des pôles de voisinage, où se concentrent les écoles, les parcs et les lieux de cultes, et aux espaces communs au sein des ensembles résidentiels multifamiliaux, afin d'en faire de réels points de convergence et de rencontre pour la communauté.

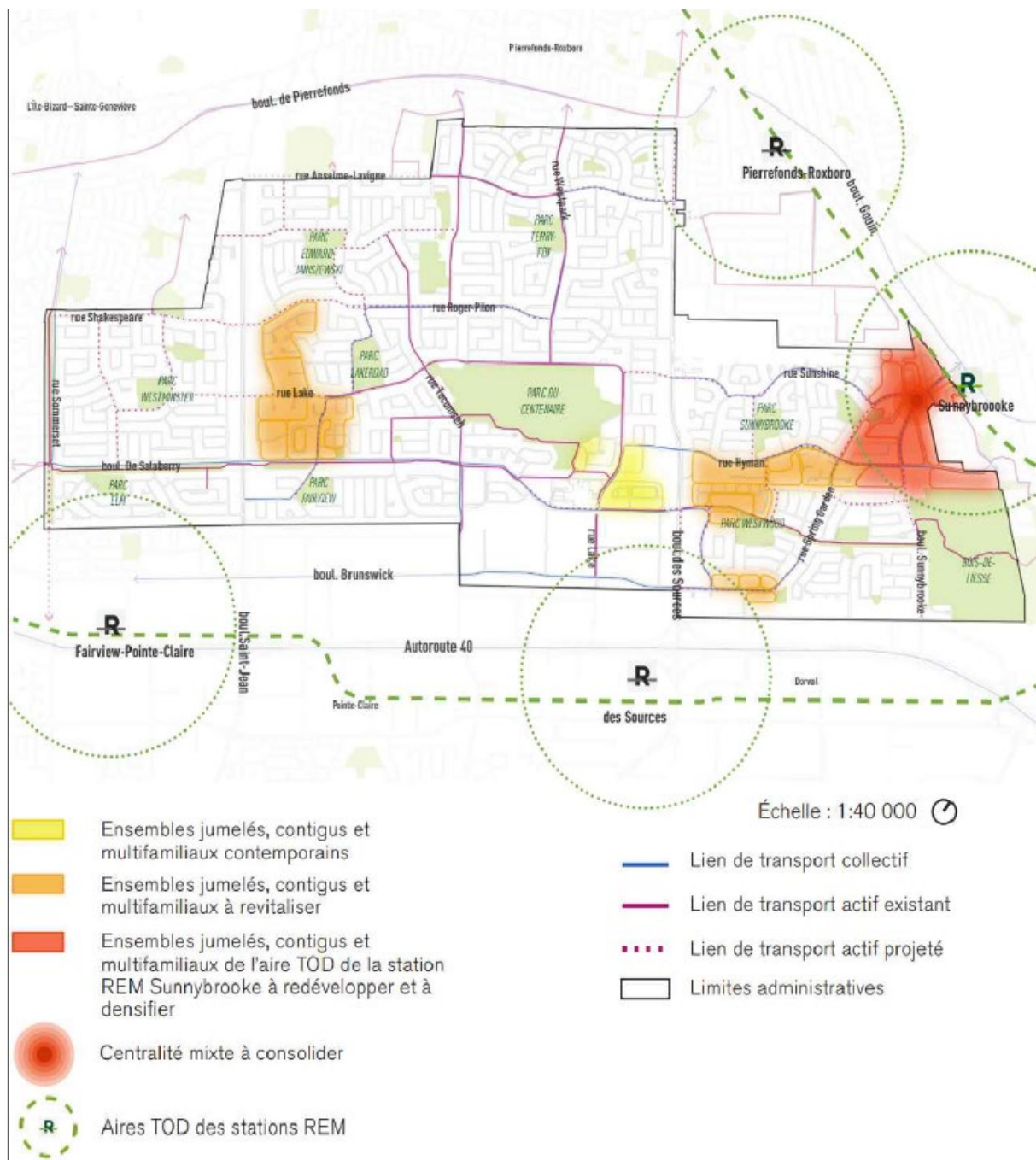
Carte 3 : Concept d'organisation spatiale lié au tissu résidentiel unifamilial



De même, l'accessibilité aux commerces et services de proximité et au réseau de transport collectif, par des parcours conviviaux et sécuritaire, devra être prévue pour les modes de déplacement alternatifs à l'automobile.

Voir la carte 3 intitulée : Concept d'organisation spatiale lié au tissu résidentiel unifamilial, et la carte 4 intitulée : Concept d'organisation spatiale lié aux ensembles jumelés, contigus ou multifamiliaux.

Carte 4 : Concept d'organisation spatiale lié aux ensembles jumelés, contigus ou multifamiliaux



OBJECTIFS

1.1. Appuyer la revitalisation et la consolidation du cadre bâti dans le respect du caractère distinctif des quartiers

Cet objectif pourra être atteint en adoptant certaines stratégies parmi les suivantes :

- **Révision du règlement de zonage** pour refléter les caractéristiques de hauteur, de recul, d'implantation et de typologie de construction des quartiers existants ;
- **Révision du règlement sur les PIIA** (plans d'implantation et d'intégration architecturale), avec des critères qui assurent l'intégration harmonieuse des projets de rénovations et des nouvelles constructions à leur environnement ;
- **Intégration d'exigences réglementaires en matière de construction** pour favoriser des pratiques écologiques, durables et éco énergétiques ;
- **Participation au Comité intersectoriel en salubrité** de l'Ouest-de-l'Île pour travailler au maintien du cadre bâti existant.

1.2. Maintenir l'aspect verdoyant des milieux de vie

Cet objectif pourra être atteint en adoptant certaines stratégies parmi les suivantes :

- **Modification aux règlements de zonage et de construction** par l'ajout de normes pour assurer la perméabilité du sol et accroître le couvert végétal des terrains privés, favoriser la gestion écologique des eaux de pluie et contribuer à la lutte contre les îlots de chaleur ;
- **Révision du règlement sur les PIIA** (plans d'implantation et d'intégration architecturale), avec des critères applicables aux grands ensembles résidentiels ;
- **Programme de plantation** sur le domaine public qui favorise les espèces indigènes et les paysages comestibles selon une gestion horticole écologique ;
- **Programme de foresterie urbaine et inventaire** des arbres matures des terrains publics et privés.

1.3. Diversifier l'offre résidentielle et favoriser une densification appropriée au milieu d'insertion

Cet objectif pourra être atteint en adoptant certaines stratégies parmi les suivantes :

- **Évaluation de l'opportunité d'autoriser des logements intergénérationnels ou additionnels**, à certaines conditions, sur les propriétés de maisons unifamiliales ;
- **Imposition de cibles de logements abordables** et familiaux lors de projets immobiliers par le biais des programmes gouvernementaux et des pouvoirs municipaux en place ;
- **Autorisation de bâtiments mixtes le long des boulevards** par l'ajout de l'usage résidentiel dans certaines zones commerciales ;
- **Maintien et développement de programmes d'aide** visant à accroître l'abordabilité des logements et l'adaptabilité du cadre bâti aux besoins de diverses générations.

1.4. Consolider les noyaux communautaires existants

Cet objectif pourra être atteint en adoptant certaines stratégies parmi les suivantes :

- **Révision du règlement de zonage** pour ajuster les usages autorisés dans les zones publiques pour une plus grande variété d'activités et de services publics ;
- **Poursuite de mise à niveau et d'adaptation des installations** et équipements publics et récréatifs ;

- **Réaménagement graduel du domaine public** des pôles communautaires, qui inclut des aires de rencontre pour la communauté en fonction des divers groupes d'âge ;
- **Introduction de lieux pour la pratique de l'agriculture urbaine**, de jardins communautaires et d'arbres fruitiers ;
- **Intégration d'unités de stationnement pour vélos** et de bornes de recharge électrique.

1.5. Favoriser les déplacements actifs et faciliter l'accès au transport collectif et aux stations du REM dans un environnement convivial

Cet objectif pourra être atteint en adoptant certaines stratégies parmi les suivantes :

- **Élaboration d'un plan de mobilité durable**, permettant d'évaluer et de prioriser des projets d'amélioration et d'aménagement en transport actif et collectif ;
- **Maintien et amélioration des aménagements en transport actif** : sentiers menant aux stations du REM, meilleure signalétique, verdissement, accessibilité universelle, mesures d'apaisement de la circulation, prolongation de pistes cyclables, etc. ;
- **Bonification des aménagements de transport collectif** : accès et aménagement des arrêts d'autobus, sécurisation des intersections, appui à la Société de transport de Montréal (STM) pour l'optimisation du réseau de bus local (ajustement des itinéraires, augmentation des fréquences, etc.) ;
- **Exigence de plans de mobilité globale** lors du dépôt d'une demande de permis pour un projet immobilier d'envergure, favorisant les liens en transport actif et collectif.

1.6. Gérer les interfaces avec les infrastructures ou activités contraignantes

Cet objectif pourra être atteint en adoptant certaines stratégies parmi les suivantes :

- **Imposition de la procédure de révision des plans** d'implantation et d'intégration architecturale à tout nouveau projet immobilier près de quartiers résidentiels existants ;
- **Exigence d'études d'impacts**, notamment sur la circulation, l'ensoleillement, le vent, la gestion des matières résiduelles, l'éclairage et le déneigement pour les projets immobiliers d'envergure ;
- **Intégration d'une bande séparatrice végétalisée** et plantée d'arbres entre les terrains voués au développement immobilier sur les boulevards et les quartiers résidentiels ;
- **Prescriptions du règlement de zonage touchant les usages sensibles** près des propriétés industrielles, des grands boulevards et de la voie ferrée :
 - distance séparatrice minimale,
 - niveau sonore maximal des logements,
 - contrôle des bruits et vibrations et de la pollution lumineuse.

Orientation 2. Relier, protéger et valoriser les paysages identitaires et patrimoniaux, les milieux naturels et les grands parcs

Consciente de l'importance de la nature sur la qualité de vie de la communauté, dans un contexte de changements climatiques, la Ville de Dollard-des-Ormeaux s'engage à assurer la préservation et l'amélioration des milieux naturels sur son territoire, ainsi que la mise en valeur de ses paysages identitaires.

Ces efforts visent particulièrement le parc du Centenaire William Cosgrove et le parc-nature du Bois-de-Liesse, mais toucheront également les boisés, milieux humides et friches dispersés sur le territoire, ainsi que la végétation des quartiers résidentiels, des parcs et des espaces publics à travers la ville. Ces écrans de nature dans la ville revêtent un caractère écologique, patrimonial et paysager et méritent d'être valorisés.

La Ville souhaite augmenter la biodiversité sur les terrains dépourvus de végétation, particulièrement dans les secteurs commerciaux et industriels, et favoriser la connectivité de tous les milieux naturels et les corridors écologiques existants, par des aménagements de qualité, propices à une mobilité active et durable.

D'autre part, il convient de souligner l'intérêt patrimonial et identitaire des anciennes maisons rurales, des tracés de chemins hérités de la période agricole, ainsi que des multiples lieux de culte, représentatifs de la diversité culturelle de la population de Dollard-des-Ormeaux.

Voir la carte 5 intitulée : Concept d'organisation spatiale lié aux milieux naturels d'intérêt.

Carte 5 : Concept d'organisation spatiale lié aux milieux naturels d'intérêt



OBJECTIFS

2.1. Confirmer la valeur du patrimoine naturel, paysager et archéologique des grands parcs

Cet objectif pourra être atteint en adoptant certaines stratégies parmi les suivantes :

Pour le parc du Centenaire William Cosgrove:

- Entretenir un réseau de chemins multifonctionnels continus et sécuritaires pour la circulation piétonne et cycliste et pour les sports d'hiver ;
- Mettre en œuvre un programme de maintien de la biodiversité, de protection et de plantation globale qui met en valeur chacun des sous-secteurs (lac, rives, boisés, aires de jeux et de détente).

Pour le parc-nature du Bois-de-Liesse, avec l'agglomération et la Communauté métropolitaine de Montréal, dans le cadre du programme d'aménagement de l'Éco-territoire de la coulée verte du ruisseau Bertrand :

- Contribuer à l'élaboration et à la mise en œuvre d'un plan de protection et de mise en valeur du boisé ;
- Recréer un écosystème riverain aux abords du ruisseau Bertrand pour contrer l'eutrophisation du ruisseau et pour assurer une alimentation en eau adéquate en quantité et en qualité ; et intervenir sur les plantes envahissantes ;
- Favoriser l'aménagement de liens pédestres et cyclables afin de relier le parc-nature du Bois-de-Liesse aux quartiers environnants et au parc industriel de Saint-Laurent ;
- Promouvoir et mettre en valeur les aménagements et les activités récréatives du parc-nature ;
- Réfléchir sur la façon de mettre en valeur l'intérêt archéologique et historique de ce milieu naturel, lieux propices aux activités de chasse et de pêche des Premières Nations au cours des millénaires passés.

2.2. Protéger les espaces verts et les milieux naturels sur tout le territoire

Cet objectif pourra être atteint en adoptant certaines stratégies parmi les suivantes :

- **Révision du règlement de zonage pour identifier et protéger** dans leur intégrité les milieux humides et hydriques, selon le plan régional des milieux humides et hydriques de l'agglomération de Montréal, et pour encadrer le développement immobilier dans les friches naturelles et bois hors des grands parcs (implantation réduite au sol et en sous-sol, déboisement limité, etc.) ;
- **Modification aux règlements de zonage et de construction** par l'ajout de normes pour assurer la perméabilité du sol et accroître le couvert végétal des terrains privés, favoriser la gestion écologique des eaux de pluie et une utilisation responsable de l'eau potable ;
- **Identification et délimitation des réseaux écologiques** incluant les corridors écologiques ;
- **Identification des milieux naturels à inscrire au répertoire** des milieux naturels protégés et contributifs à la biodiversité de l'agglomération de Montréal, afin d'atteindre l'objectif de 10% du territoire terrestre protégé et de favoriser la biodiversité, tel que visé par le schéma d'aménagement ;
- **Poursuite du programme de plantation d'arbres** sur les terrains privés et le domaine public pour accroître la canopée arborée ;
- **Maintien de l'inventaire et caractérisation du patrimoine arboricole** municipal et de la réglementation sur l'entretien et la protection des arbres ;

2.3. Augmenter la biodiversité des terrains minéralisés et dénués de végétation

Cet objectif pourra être atteint en adoptant certaines stratégies parmi les suivantes :

- **Révision du règlement de zonage** pour prescrire une proportion minimale de terrain devant être végétalisé et boisé lors de tout projet immobilier ;
- **Révision du règlement sur les PIIA** (plans d'implantation et d'intégration architecturale), pour garantir la qualité paysagère des projets immobiliers résidentiels et mixtes ;
- **Maintien du programme de plantation d'arbres** sur les terrains privés et le domaine public et inclure des incitatifs pour encourager le verdissement d'espaces minéralisés.

2.4. Reconnaître l'intérêt patrimonial bâti et paysager hérité du passé agricole, et celui des divers lieux de culte

Cet objectif pourra être atteint en adoptant certaines stratégies parmi les suivantes :

- **Mise à jour de l'inventaire du patrimoine et réalisation d'un énoncé d'intérêt patrimonial** pour chacun des bâtiments patrimoniaux identifiés ;
- **Révision du règlement sur les PIIA** (plans d'implantation et d'intégration architecturale) par l'ajout de critères d'évaluation préconisant la mise en valeur de ces bâtiments.

2.5. Mettre en réseau les parcs, les milieux naturels et les éléments identitaires du paysage

Cet objectif pourra être atteint en adoptant certaines stratégies parmi les suivantes :

- **Élaboration d'un plan de mobilité durable** qui identifie des lieux propices à l'aménagement de sentiers et de voies cyclables ;
- **Préservation et promotion des aménagements réalisés dans l'emprise hydro-électrique** longeant le boulevard De Salaberry (corridors écologiques, prés fleuris, sentiers pédestres) ;
- **Planification et réalisation d'aménagements** de même nature dans les autres corridors écologiques suivants :
 - emprise principale d'Hydro-Québec, du boulevard des Sources au Bois-de-Liesse,
 - emprise hydro-électrique, à l'ouest de la rue Sommerset,
 - corridor situé à la limite de la ville de Pointe-Claire, au sud du quartier Elm Park ;
- **Planification et réalisation d'aménagements paysagers et des plantations** linéaires denses, en bordure des rues qui relient les différents parcs et espaces verts de la ville.

Orientation 3. Faire rayonner la vocation rassembleuse du centre de la ville

La Ville de Dollard-des-Ormeaux souhaite confirmer le rôle rassembleur et le dynamisme du centre de la ville. Cela pourra se faire en diversifiant les fonctions du quartier, en optimisant l'utilisation des terrains sous-utilisés, et en autorisant des projets immobiliers qui mettent de l'avant les meilleures pratiques urbanistiques et environnementales et qui proposent une intégration architecturale harmonieuse avec les quartiers résidentiels voisins.

Aux nombreux équipements collectifs, culturels et sportifs du Centre civique, au Marché de l'Ouest, lieu identitaire pour les gens de l'Ouest-de-l'Île, et aux divers commerces et services, lieux d'affaires et d'emplois, viendront s'ajouter des habitations variées pour accueillir de nouveaux ménages et des familles.

Dans la perspective de l'arrivée de nouveaux projets dans ce quartier, le terrain du Marché de l'Ouest devra faire l'objet d'une planification particulière détaillée, qui sera soumise à l'approbation de la population et du conseil municipal. Le développement de ce terrain devra rencontrer les orientations et exigences de la planification régionale en matière d'aménagement,

de transport et d'environnement: le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD), en cours de révision par la CMM et dans lequel le secteur en question fait l'objet d'une attention particulière. Le propriétaire du terrain du Marché de l'Ouest sera partie prenante d'une telle démarche de planification, en déposant une proposition de projet particulier qui sera évaluée par la Ville de Dollard-des-Ormeaux et sa population, dans le cadre d'un processus participatif et en consultation publique. Dans tout projet de développement, le Marché de l'Ouest et les activités commerciales qu'on y retrouve devront être maintenus et consolidés.

Le caractère animé et la signature visuelle du centre de la ville pourront se découvrir à la marche ou à vélo via un réseau de parcours conviviaux qui relie les différents lieux d'intérêt du centre de la ville et des alentours.

Voir la carte 6 intitulée : Concept d'organisation spatiale lié au centre de la ville.

Carte 6 : Concept d'organisation spatiale lié au centre de la ville



OBJECTIFS

3.1. Optimiser et intensifier l'occupation du sol du centre de la ville par des activités urbaines compatibles au milieu

Cet objectif pourra être atteint en adoptant certaines stratégies parmi les suivantes :

- **Maintien des normes actuelles du règlement de zonage pour protéger et valoriser les espaces commerciaux composant le Marché de l'Ouest et pour maintenir l'accès aux produits maraîchers** horticoles et aux services alimentaires, notamment en garantissant que tout projet de redéveloppement du Marché de l'Ouest comporte une superficie commerciale intérieure et extérieure au moins équivalente à celles existantes (marché intérieur, marché extérieur et autres espaces commerciaux) ;
- **Évaluation d'opportunités de redéveloppement immobilier** sur les terrains du Marché de l'Ouest dans une perspective de mixité fonctionnelle et de densification résidentielle, dans le cadre d'un processus de planification par projet particulier, impliquant la population et en amont de toute modification du règlement de zonage ;
- **Optimisation de l'utilisation des grands espaces pavés** et des aires de stationnement en y permettant la construction de bâtiments et en favorisant le stationnement souterrain ;
- **Mise en valeur des différents équipements institutionnels** et évaluation d'opportunités d'optimisation des terrains publics ;

3.2. Assurer la cohérence de la trame urbaine et paysagère du centre de la ville

Cet objectif pourra être atteint en adoptant certaines stratégies parmi les suivantes :

- **Révision du règlement sur les PIIA** (plans d'implantation et d'intégration architecturale) pour permettre **une évaluation par projets selon une vision d'ensemble** du secteur centre de la ville, notamment :
 - L'intégration harmonieuse aux quartiers résidentiels contemporains existants,
 - La connectivité et la perméabilité par des liens de transport collectif et actif vers les boulevards, corridors écologiques, parcs et quartiers environnants,
 - Le lien unificateur du boulevard De Salaberry, porte d'entrée au centre de la ville ;
- **Modification au règlement de zonage** pour permettre la mutualisation des aires de stationnement ;
- **Intégration des équipements et infrastructures d'utilité publique au paysage** en minimisant leur impact visuel, dont le poste de transformation hydro-électrique.

3.3. Doter le centre de la ville d'une signature identitaire

Cet objectif pourra être atteint en adoptant certaines stratégies parmi les suivantes :

- **Révision du règlement sur les PIIA** (plans d'implantation et d'intégration architecturale) pour privilégier des développements immobiliers compacts, verdoyants et qui contribuent à l'animation de la place publique et à une signature distinctive ;
- **Révision du règlement de zonage** pour :
 - **encadrer l'affichage commercial** pour stimuler l'émergence d'une image identitaire ;
 - **favoriser le verdissement** des stationnements et terrains privés, une gestion durable des eaux pluviales, la lutte contre les îlots de chaleur et l'agriculture urbaine, afin d'accroître l'autonomie alimentaire et le sentiment d'appartenance de la collectivité ;
 - **ajuster les normes de stationnement** en tenant compte de la mobilité active et collective (sécurité de tous les usagers, accessibilité universelle, parcours piétons vers les arrêts d'autobus, ratios adaptés, etc.) ;

- **Révision du règlement de construction** pour ajouter des mesures et pratiques écologiques, durables et éco énergétiques.

3.4. Relier les centralités mixtes et institutionnelles du centre de la ville par des parcours invitants et sécuritaires

Cet objectif pourra être atteint en adoptant certaines stratégies parmi les suivantes :

- **Un réseau de parcours paysagers**, récréatifs, toute saison et comestibles reliant les espaces verts, les parcs, les centralités et les secteurs résidentiels du centre de la ville ;
- **L'accès aux stations d'autobus par des parcours sécurisés**, bien éclairés et entretenus en toute saison ;
- **L'adaptation continue de l'offre en équipements et installations publiques** dans les parcs et les espaces verts existants.

Orientation 4. Renforcer le caractère multifonctionnel et unificateur des boulevards Saint-Jean et des Sources, axes de transport collectif structurants menant vers le REM et ses aires TOD

Principaux liens d'accès aux stations REM Fairview-Pointe-Claire et Des Sources, portes d'entrée au territoire de Dollard-des-Ormeaux et axes de convergence de la population, les boulevards Saint-Jean et des Sources devraient être des secteurs prioritaires de requalification urbaine, au même titre que les aires TOD. La densification résidentielle est d'autant plus appropriée le long de ces boulevards puisqu'ils deviendront des axes structurants de transport collectif, bien desservis par un service rapide et fréquent d'autobus, facilité par des mesures préférentielles pour bus qui assureront le rabattement aux stations du REM.

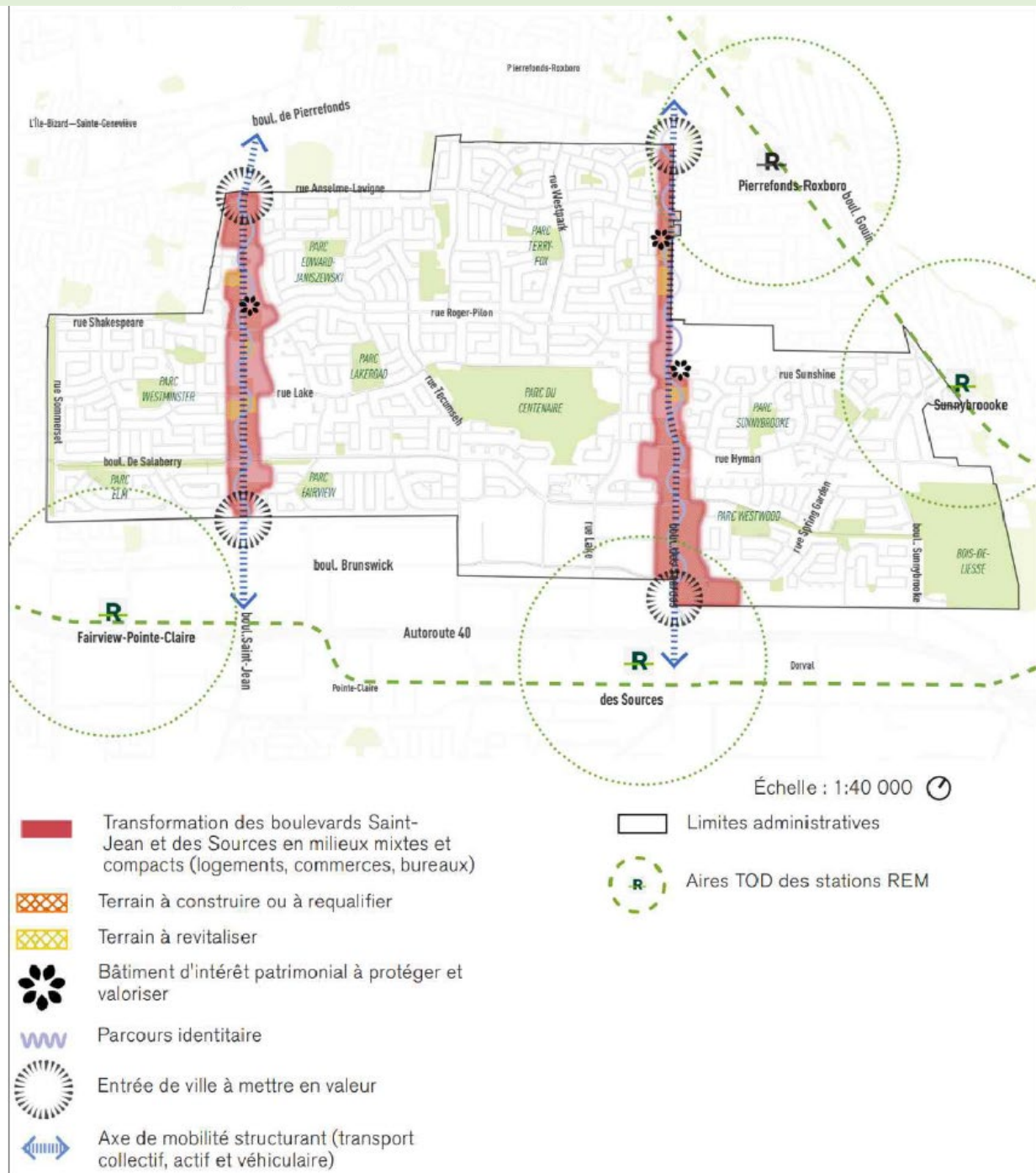
La Ville de Dollard-des-Ormeaux aspire à ce que ces boulevards deviennent des lieux accessibles, conviviaux et sécuritaires, où cohabitent harmonieusement les piétons, les cyclistes, les usagers du transport collectif et les automobilistes.

L'amélioration de l'environnement urbain des boulevards passe par la revitalisation de leurs abords et l'intensification de l'utilisation du sol. Un renouveau doit être insufflé à la forme urbaine, par la qualité architecturale et paysagère des projets immobiliers, afin de créer des lieux mixtes et animés où les fonctions résidentielles et commerciales s'équilibrent.

Enfin, les boulevards pourront se démarquer pour leur rôle stratégique et historique dans l'impulsion du développement de Dollard-des-Ormeaux, et par la mise en valeur des quelques bâtiments patrimoniaux.

Voir la carte 7 intitulée : Concept d'organisation spatiale lié aux boulevards Saint-Jean et des Sources.

Carte 7 : Concept d'organisation spatiale lié aux boulevards Saint-Jean et des Sources



OBJECTIFS

4.1. Redévelopper les propriétés sous-utilisées en projets immobiliers à usages mixtes et à dominance résidentielle

Cet objectif pourra être atteint en adoptant certaines stratégies parmi les suivantes :

- **Révision du règlement de zonage** par :

- l'attribution d'un **zonage d'usages mixtes** aux secteurs présentant un potentiel de développement, en autorisant l'usage résidentiel dans les zones à prédominance commerciales ;
- l'imposition d'un **nombre minimal de logements** par projet en fonction des niveaux envisagés par les documents de planification régionaux, et adapté aux spécificités des secteurs ;
- l'autorisation de **construction de bâtiments de plus grande hauteur** en bordure des boulevards, et réduite ou modulée selon le gabarit des bâtiments voisins ;
- la précision des **usages autorisés au rez-de-chaussée** des projets immobiliers afin d'assurer la présence de commerces et services de proximité et de lieux de rencontre conviviaux, et la détermination d'une superficie minimale de plancher devant être consacrée à de tels usages ;
- **Développement d'une politique pour offrir une variété de typologies de logements**, adaptée aux besoins de diverses générations, familles et types de ménages.

4.2. Transformer les boulevards en axes de transport efficace et sécuritaire pour tous les modes de déplacement

Cet objectif pourra être atteint en adoptant certaines stratégies parmi les suivantes :

- **Élaboration d'un plan de mobilité durable**, permettant d'évaluer et de prioriser des projets d'amélioration et d'aménagement en transport actif et collectif ;
- **Maintien et amélioration des aménagements en transport actif** : sécurisation des trottoirs et des parcours piétons vers les lieux d'achalandage (commerces, services et équipements publics) ; réaménagement d'intersections afin de les rendre plus sécuritaires et invitantes (temps de traverse, refuges piétons, éclairage, etc.) ;
- **Bonification des aménagements de transport collectif** : aménagement de l'espace public près des arrêts d'autobus par l'ajout d'abris, de végétation, de mobilier urbain, etc. ; collaboration avec les instances supérieures, agences de transport régional et autres partenaires en mobilité, pour optimiser et promouvoir l'offre en transport collectif ;
- **Collaboration avec les villes de Pointe-Claire, Dorval et Montréal** à l'aménagement de voies piétonnes et cyclables protégées traversant l'autoroute 40 ;
- **Poursuite des analyses pour optimiser la fluidité de la circulation automobile** et le partage de la voie publique par tous les modes de transport.

4.3. Améliorer la qualité de l'environnement bâti et paysager

Cet objectif pourra être atteint en adoptant certaines stratégies parmi les suivantes :

- **Révision du règlement sur les PIIA** (plans d'implantation et d'intégration architecturale) pour :
 - privilégier des développements immobiliers qui contribuent à **l'animation du milieu** et qui s'insèrent harmonieusement dans le tissu urbain ;
 - intégrer des **jardins collectifs, parcs** et espaces publics dans le cadre de projets immobiliers majeurs ;
- **Révision du règlement de zonage** pour :
 - **favoriser le verdissement** des stationnements et terrains privés, une gestion durable des eaux pluviales, la lutte contre les îlots de chaleur ;
 - **réduire les exigences en stationnement** pour les projets immobiliers situés sur les boulevards ou à proximité de ceux-ci, près d'un point d'accès au transport collectif ;
- **Révision du règlement de construction** pour ajouter des mesures et pratiques écologiques, durables et éco énergétiques ;

- **Poursuite du programme de plantation d'arbres** sur les terrains privés et le domaine public (parcs, terrains municipaux, bordure de rue) pour accroître la canopée arborée.

4.4. Mettre en valeur le caractère identitaire des axes fondateurs Saint-Jean et des Sources

Cet objectif pourra être atteint en adoptant certaines stratégies parmi les suivantes :

- **Encouragement à la restauration** et à la mise en valeur des bâtiments patrimoniaux ;
- **Évaluation de la pertinence de créer un parcours patrimonial** créatif faisant valoir le rôle des boulevards dans le développement de la ville et la présence des bâtiments patrimoniaux ;
- **Stimulation de partenariats entre les occupants de bâtiments patrimoniaux** et la communauté (tenue d'événements, installations éphémères, etc.).
- **Mise en évidence des entrées de ville** au nord et au sud des boulevards Saint-Jean et des Sources par une signalétique phare et un aménagement paysager marqué ;
- **Révision du règlement de zonage pour encadrer l'affichage commercial** afin de stimuler l'émergence d'une image identitaire.

Orientation 5. Soutenir la vitalité et la pérennité du secteur d'emplois

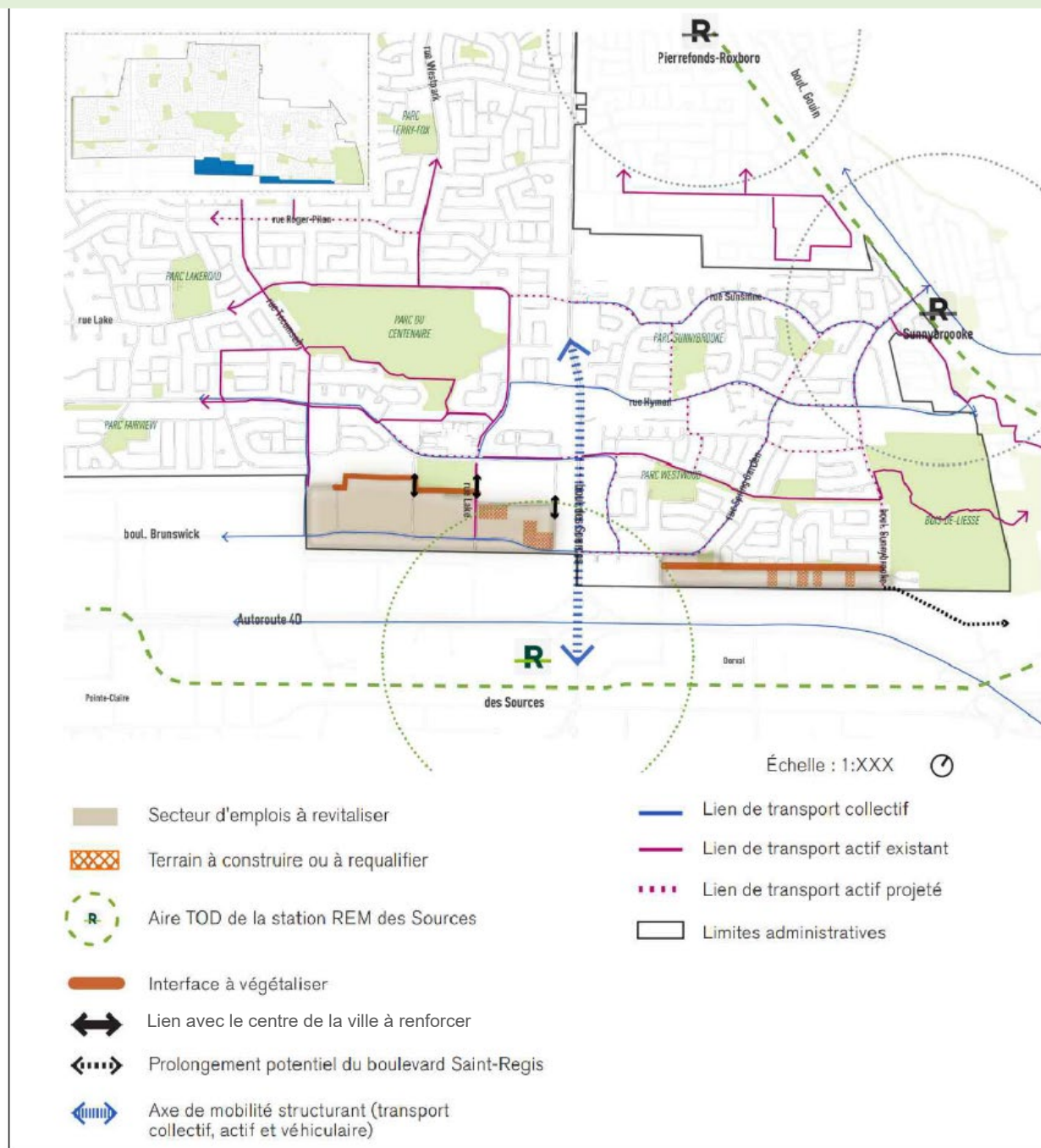
Par cette orientation, la Ville soutient la prospérité économique de son parc commercial et industriel ainsi que son positionnement à l'échelle de l'ouest de l'île de Montréal. Il est primordial de veiller au maintien des entreprises existantes et de rendre le secteur d'affaires attrayant pour de nouvelles entreprises et pour la main d'œuvre locale. À cet égard, l'accessibilité et la qualité des aménagements et des installations devront être améliorées, bonifiant l'attrait général de l'environnement de travail.

La proximité à la station REM Des Sources devra être mise à profit par diverses mesures favorisant la sécurité et la convivialité des liens d'accès, pour tous les modes de déplacement.

Enfin, le Plan d'urbanisme vise à ce que les zones commerciales et industrielles cohabitent harmonieusement avec les autres secteurs qui l'entourent, notamment le centre de la ville.

Voir la carte 8 intitulée : Concept d'organisation spatiale lié au secteur d'emplois.

Carte 8 : Concept d'organisation spatiale lié au secteur d'emplois



OBJECTIFS

5.1. Optimiser l'attrait du secteur d'emplois pour les entreprises et la main-d'œuvre

Cet objectif pourra être atteint en adoptant certaines stratégies parmi les suivantes :

- **Révision du règlement de zonage quant aux usages autorisés**, pour affirmer la vocation industrielle, d'affaires et d'emplois du secteur et permettre une occupation et une utilisation optimale des terrains et des bâtiments par les entreprises ;

- **Évaluation du mode d'autorisation, par usages complémentaires ou conditionnels, de certains services aux usagers** du parc industriel permettant d'offrir un environnement de travail complet (gym, garderie, restauration) tout en priorisant les activités économiques et d'affaires ;
- **Facilitation pour des installations accessoires et les aménagements** servant au bien-être des travailleuses et travailleurs (aire de pique-nique ombragée, terrasse de cafétéria, oasis de verdure sur le toit, jardin, etc.).

5.2. Améliorer la qualité de l'environnement du secteur

Cet objectif pourra être atteint en adoptant certaines stratégies parmi les suivantes :

- **Révision du règlement de zonage pour favoriser le verdissement** des stationnements et terrains privés, une gestion durable des eaux pluviales, la lutte contre les îlots de chaleur, et pour ajuster les normes de stationnement en tenant compte de la mobilité active et collective (sécurité de tous les usagers, accessibilité universelle, parcours piétons vers les arrêts d'autobus, ratios adaptés, etc.) ;
- **Poursuite du programme de plantation d'arbres** sur les terrains privés et le domaine public (parcs, terrains municipaux, bordure de rue) pour accroître la canopée arborée ;
- **Programmes incitatifs à la rénovation** selon des pratiques de conception durable des bâtiments industriels (efficacité énergétique, matériau, toits verts et blancs, etc.).

5.3. Faciliter l'accessibilité au secteur d'emplois et à la station du REM

Cet objectif pourra être atteint en adoptant certaines stratégies parmi les suivantes :

- **Élaboration d'un plan de mobilité durable**, permettant d'évaluer et de prioriser des projets d'amélioration et d'aménagement en transport actif et collectif ;
- **Maintien et amélioration des aménagements en transport actif** : sécurisation des trottoirs et des parcours piétons dans l'ensemble du secteur pour assurer l'accès vers les arrêts d'autobus ; prolongement du réseau cyclable sur certaines voies ;
- **Évaluation du potentiel de parcours à travers les propriétés privées plus directs** vers et depuis la station REM Des Sources et le centre de la ville ;
- **Bonification des aménagements de transport collectif** : Aménagement de l'espace public près des arrêts d'autobus par l'ajout d'abris, de végétation, de mobilier urbain, etc. ;
- **Collaboration avec les villes de Pointe-Claire, Dorval et Montréal** à l'aménagement de voies piétonnes et cyclables protégées traversant l'autoroute 40 ;

5.4. Assurer une cohabitation harmonieuse avec l'environnement immédiat

Cet objectif pourra être atteint en adoptant certaines stratégies parmi les suivantes :

- **Ajustement du règlement de zonage afin d'exiger des écrans** visuels et des bandes végétalisées entre le secteur d'emplois et les quartiers résidentiels adjacents ;
- **Révision de l'organisation du réseau de camionnage**.

9. TRANSPORT ET MOBILITÉ

Les principales voies de circulation et les réseaux de transport actif et collectif sont intégrés aux plans concepts d'organisation spatiale associés à chacune des grandes orientations de la section précédente. Ces plans incluent également, lorsqu'applicable, les tracés projetés et les projets d'infrastructures nécessaires à la poursuite des orientations et des objectifs.

Compte tenu de la mise en place d'un réseau de transport collectif structurant tel que le REM à proximité immédiate, et des besoins exprimés par la population, il importe dorénavant de procéder à l'élaboration d'un plan de mobilité durable comportant une intégration et une intermodalité de tous les moyens de déplacement et ce, dans un horizon à très court terme.

Ce plan comportera un ensemble de composantes permettant une utilisation plus rationnelle des divers modes de déplacement tout en mettant l'accent sur l'accessibilité et la sécurité de tous les usagers.

Par ailleurs, dans la mesure où l'amélioration de la fluidité des déplacements représente un des grands objectifs en matière d'optimisation de la mobilité sur le territoire, la Ville de Dollard-des-Ormeaux appuie les démarches visant le prolongement du corridor Jacques-Bizard dans un avenir rapproché.

10. DÉVELOPPEMENT

À la lumière du portrait du territoire, des orientations et des objectifs d'aménagement, le Plan d'urbanisme s'intéresse aux opportunités de développement du territoire de la Ville de Dollard-des-Ormeaux.

Alors que les terrains vacants à construire se font de plus en plus rares, l'urbanisation à venir est plutôt axée sur le redéveloppement de terrains déjà construits et sous-utilisés. Il s'agit, pour la plupart, de secteurs desservis par des infrastructures et équipements collectifs, des réseaux de transport et des services à la population.

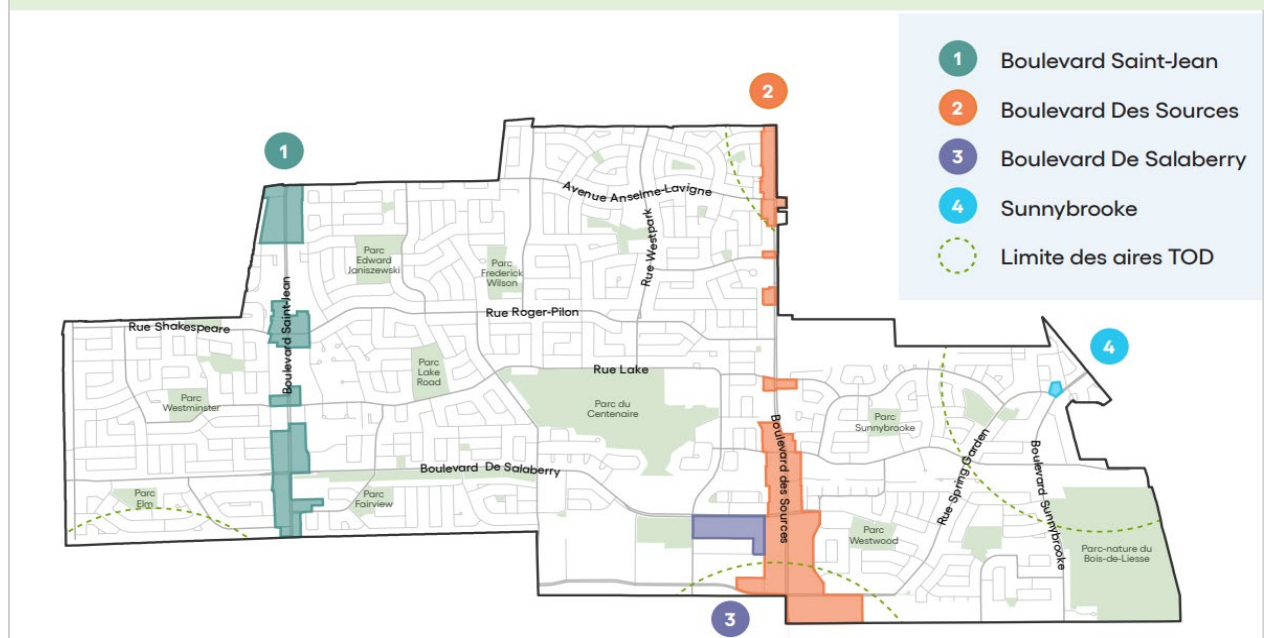
Identification des secteurs

Le Plan d'urbanisme propose un scénario de développement basé sur un inventaire exhaustif des terrains privés offrant un potentiel de transformation. Cet inventaire tient compte des propriétés privées répertoriées au Plan métropolitain (PMAD) et au Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal (SAD), pour une urbanisation optimale. L'identification des terrains découle des opportunités suivantes :

- Le positionnement stratégique des aires TOD des stations du REM ;
- Le rôle des boulevards Saint-Jean et des Sources comme axes structurants en transport collectif ;
- La vocation rassembleuse du centre de la ville ;
- Le potentiel des pôles communautaires et de voisinage, situés dans les milieux résidentiels existants ;
- L'obligation de l'accroissement des densités résidentielles imposée par les plans et schémas régionaux.

Voir la carte 9 intitulée : Secteurs présentant un potentiel de développement.

Carte 9 : Secteurs présentant un potentiel de développement



Potentiel de développement

Une classification par secteur permet de constater que la plupart des terrains identifiés se situent aux abords des boulevards Saint-Jean et des Sources, et au centre de la ville. Environ 25 % des terrains à construire ou à requalifier sont localisés dans les aires TOD, puisque quatre stations du REM sont situées tout près du territoire de Dollard-des-Ormeaux. Plusieurs terrains identifiés chevauchent deux secteurs d'intérêt. Par exemple, certains terrains situés sur le boulevard des Sources sont également inclus dans le rayon d'un kilomètre des aires TOD des stations REM Pierrefonds-Roxboro ou Des Sources.

Le potentiel de développement découlant de cet inventaire devrait permettre de répondre aux projections de croissance urbaine et aux besoins en logements de Dollard-des-Ormeaux. Il attribue aux terrains des paramètres de densité adaptés au cadre bâti où ils sont situés, qui répondent aux cibles préconisées par les documents de planification régionale et métropolitaine, et à certains endroits, comme au centre de la ville et sur les grands boulevards, qui sont suffisamment élevés pour permettre une superficie de commerces et services nécessaire à créer une mixité fonctionnelle et un milieu de vie complet.

À titre indicatif, pour faciliter la rédaction de la réglementation d'urbanisme qui découlera du présent Plan d'urbanisme, un encadrement réglementaire est proposé pour ces terrains, qui permettrait de créer des milieux de vie stimulants à échelle humaine, respectueux du cadre bâti actuel et adaptés au contexte démographique. L'annexe B, intitulée *Stratégies de transformation*, suggère une série de normes portant sur les usages autorisés, l'implantation, la densité, la hauteur, les ratios de stationnement et les superficies d'aires d'agrément, pour chacun des secteurs de développement identifiés à la carte 9. Ces normes ne servent que de référence et pourraient varier dans la réglementation d'urbanisme finale. Pour le Marché de l'Ouest, les dispositions actuelles du règlement de zonage seront conservées telles quelles dans la nouvelle réglementation; et tout projet de développement devra faire l'objet d'un processus de planification par projet particulier, impliquant la population, avant que les dispositions réglementaires soient modifiées pour autoriser le projet.

Par ailleurs, la Ville est propriétaire de quelques terrains vacants. Une évaluation plus approfondie permettra de déterminer le potentiel de développement de ces terrains.

11. MISE EN OEUVRE

Affectations du sol et densités minimales

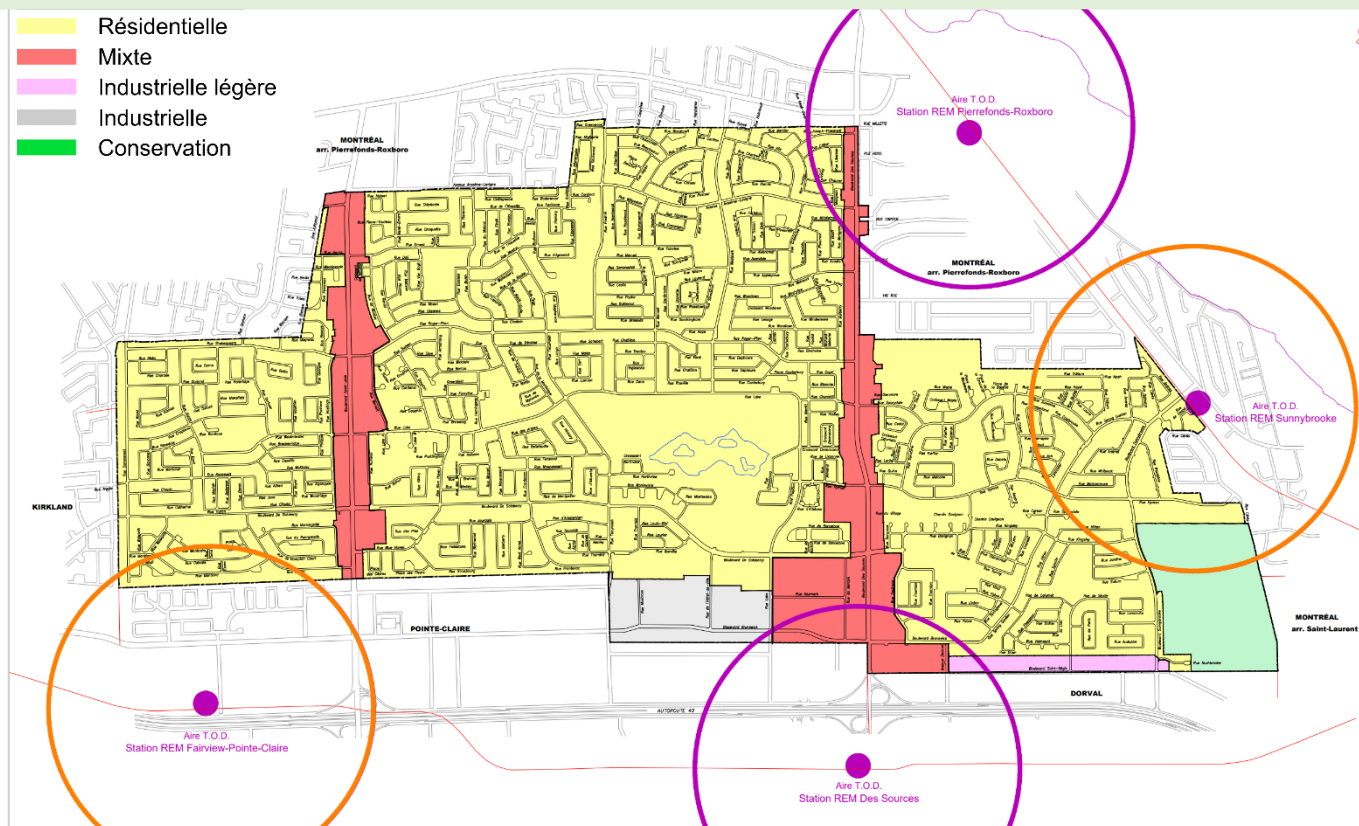
Pour traduire les intentions d'aménagement et de développement énoncées précédemment, le Plan d'urbanisme détermine les affectations du sol et les seuils de densité résidentielle applicables sur le territoire de la Ville de Dollard-des-Ormeaux :

- Les affectations du sol décrivent les fonctions autorisées;
- Les densités résidentielles minimales prescrivent le nombre minimal de logements à l'hectare;
- Une fois les affectations du sol attribuées, des fonctions dominantes et complémentaires sont autorisées. Ces fonctions indiquent les usages pouvant être autorisés au règlement de zonage. Les fonctions dominantes sont celles qui doivent prévaloir.

Le territoire municipal est assujéti à cinq catégories d'affectations du sol, que l'on retrouve de façon détaillée au « Tableau des affectations et densités minimales » et à la carte 10 intitulée : « Affectations du sol ». Les limites des aires d'affectation correspondent généralement au centre de l'emprise d'une rue ou à la limite cadastrale d'un terrain, en date de l'adoption du présent Plan d'urbanisme.

Voir la carte 10 intitulée : Affectations du sol

Carte 10 : Affectations du sol



Une densité résidentielle minimale est stipulée pour certaines des aires d'affectations. Cette densité pourra être atteinte grâce aux projets de développement qui se réaliseront sur les terrains à construire ou présentant un potentiel de développement. La densité résidentielle d'un projet donné pourra être inférieure ou supérieure au minimum prescrit, selon une modulation des densités dans les zones comprises à l'intérieur d'une même aire d'affectation. Le règlement de zonage précisera par zone les densités autorisées, en respect du caractère du milieu d'insertion, et devra respecter la densité minimale prescrite, en moyenne, pour l'aire d'affectation.

Les affectations et densités résidentielles se déclinent comme suit :

Résidentielle

Aires à vocation principalement résidentielle, comportant aussi des pôles communautaires (équipements collectifs et institutionnels) ainsi que des parcs et espaces verts locaux. Elles peuvent aussi inclure certains usages commerciaux de voisinage.

Comportant plusieurs typologies, dont l'habitation unifamiliale dominante ainsi que des habitations bi et tri familiales et multifamiliales, cette aire d'affectation couvre la majeure partie du territoire. Une densité résidentielle nette minimale de 75 logements par hectare devra être atteinte lors de projets de développement dans ces aires d'affectation.

Aires TOD résidentielles Sunnybrooke et Fairview-Pointe-Claire :

Des densités minimales différentes sont exigées dans les parties de l'aire d'affectation résidentielle qui sont situées à l'intérieur de ces aires TOD. Il s'agit de secteurs où l'habitation est quasi exclusive, aux extrémités sud-ouest (Fairview-Pointe-Claire) et nord-est (Sunnybrooke) du territoire, tel qu'illustré sur la carte 10. La densité résidentielle minimale nette qui devra être atteinte lors de projets de redéveloppement dans ces parties de l'aire d'affectation est de 200 logements par hectare.

Mixte

Affectation visant à encourager le développement de milieux de vie multifonctionnels, durables et animés, notamment au centre de la ville, aux abords des boulevards, axes structurants du transport collectif, ainsi que dans les aires TOD Pierrefonds-Roxboro et Des Sources. Elle est composée d'aires diversifiées comportant une variété d'activités et de l'habitation.

Les aires d'affectation mixte offrent un potentiel d'intensification du nombre de logements et du nombre d'emplois, dans le respect des caractéristiques du milieu. La densification résidentielle et la mixité fonctionnelle sont privilégiées sur les terrains à construire et à requalifier. Une densité résidentielle nette minimale de 150 logements par hectare devra être atteinte dans ces aires d'affectation, tout en respectant une densité maximale de 175 logements par hectare afin de respecter le caractère particulier du territoire de Dollard-des-Ormeaux.

Afin d'assurer la mixité d'usages, pour tout bâtiment d'usage mixte et tout bâtiment situé à une intersection de rues, le long des boulevards et dans le centre de la ville, au moins deux tiers de la superficie du rez-de-chaussée devra être consacrée à des activités commerciales et services.

Sur le terrain du Marché de l'Ouest, les fonctions dominantes autorisées par le plan d'urbanisme antérieur demeureront inchangées et seront reportées au présent Plan d'urbanisme. Tout projet de développement du Marché de l'Ouest intégrant une composante résidentielle devra être soumis à un processus de planification par projet particulier, impliquant la population, préalable à toute modification au règlement de zonage.

Aires TOD mixtes Des Sources et Pierrefonds-Roxboro :

Des densités minimales différentes sont exigées dans les parties de l'aire d'affectation mixtes qui sont situées à l'intérieur de ces aires TOD. Il s'agit de deux aires situées aux extrémités sud et nord du boulevard des Sources, tel qu'illustré sur la carte 10. La densité résidentielle minimale nette de ces aires TOD est de 200 logements par hectare.

Dans une aire TOD, pour tout bâtiment mixte, au moins deux tiers de la superficie du rez-de-chaussée devra être consacrée à des activités commerciales et services.

Industrielle légère

Cette aire d'affectation accueille des activités industrielles légères et des entreprises à vocation économique qui produisent des biens ou qui fournissent des services.

L'industrie légère se distingue de l'industrie lourde par le fait qu'elle regroupe des activités générant peu de nuisances pour le voisinage, telles que bruit, fumée, poussière, vapeur, gaz, radiation, odeur (exemples d'usages industriels légers : vidéo et audio, accessoires pour vêtements, jouets, produits pharmaceutiques, produits électroniques, etc.).

Industrielle

Cette aire d'affectation englobe une partie du secteur d'emploi et accueille des activités industrielles. Elle regroupe un ensemble d'établissements qui produisent des biens ou qui fournissent des services.

Afin de préserver l'harmonie des activités urbaines sur le territoire, des balises d'aménagement seront définies au règlement de zonage, dans les zones qui accueillent des activités industrielles pouvant occasionner des désagréments aux biens et aux personnes.

Conservation

Aires réservées à la protection, au rehaussement et à la mise en valeur de la biodiversité et du patrimoine naturel et paysager.

Tableau des affectations et densités minimales

AFFECTATION DU SOL	Fonctions dominantes	Fonctions complémentaires	Densité résidentielle nette minimale
RÉSIDENTIELLE	➤ Habitation	➤ Commerce, service ➤ Bureau ➤ Équipement récréatif, culturel, communautaire ou institutionnel ➤ Industrie existante ➤ Grande infrastructure publique existante ➤ Centre commercial existant	75 logements par hectare
			<i>Aires TOD résidentielles : 200 logements par hectare</i>
MIXTE	➤ Habitation ➤ Commerce, service ➤ Centre commercial ➤ Bureau	➤ Équipement récréatif, culturel, communautaire ou institutionnel ➤ Industrie légère ➤ Industrie existante	150 (max.175) logements par hectare
			<i>Aires TOD mixtes : 200 logements par hectare *1</i>
INDUSTRIELLE LÉGÈRE	➤ Industrie légère	➤ Commerce, service ➤ Bureau ➤ Équipement récréatif, culturel, communautaire ou institutionnel ➤ Grande infrastructure publique	N/A
INDUSTRIELLE	➤ Industrie	➤ Commerce, service ➤ Bureau ➤ Équipement récréatif, culturel, communautaire ou institutionnel ➤ Grande infrastructure publique	N/A

¹ * L'aire TOD Des Sources ne comprend pas le lot 2 262 989 où est situé l'immeuble Plaza Centennial.
L'aire TOD Pierrefonds-Roxboro englobe les lots 1 765 518, 1 765 421, 1 765 426, 1 765 431, 1 765 438.

AFFECTATION DU SOL	Fonctions dominantes	Fonctions complémentaires	Densité résidentielle nette minimale
CONSERVATION	➤ Protection, rehaussement et mise en valeur de la biodiversité	➤ Récréation extensive ➤ Recherche, éducation et interprétation de la nature ➤ Activité ou infrastructure de soutien à la mission de conservation	N/A
FONCTIONS AUTORISÉES SUR L'ENSEMBLE DU TERRITOIRE	➤ Protection, rehaussement et mise en valeur de la biodiversité ➤ Parcs et espaces verts ➤ Cimetières ➤ Infrastructures publiques autres que celles identifiées comme « grandes infrastructures publiques »		

Règlements d'urbanisme

Les affectations et les densités déterminées précédemment devront être reportées dans le règlement de zonage de la Ville de Dollard-des-Ormeaux. Ce règlement assure le découpage du territoire en zones distinctes. Il détermine en détail les usages autorisés dans chaque zone et précise les normes d'aménagement applicables.

Parmi les modifications réglementaires importantes en la matière, soulignons :

- Que les exigences minimales en nombre de cases de stationnement (ratios) seront réduites pour les ajuster à la mobilité active et collective dans les secteurs à plus forte densité et à proximité des transports collectifs ;
- Que tout bâtiment mixte devra comporter une très forte proportion de stationnement souterrain, ce qui, allié à un coefficient d'emprise au sol approprié, permettra de dégager de plus amples espaces verts et d'agrément et de contribuer à la réduction des îlots de chaleur ;
- Que les hauteurs maximales dans ces secteurs à plus haute densité seront révisées et, dans la plupart des cas, inférieures à celles actuellement prescrites, afin d'assurer l'intégration harmonieuse des projets au milieu dans lequel ils s'insèrent, que ce soit le long des boulevards ou au centre de la ville ;
- Qu'afin de préserver et d'améliorer l'accessibilité de la population à des commerces et services de proximité, une proportion minimale de 67 % du rez-de-chaussée de certains nouveaux bâtiments mixtes devra être consacrée à des activités commerciales et des services.

Plusieurs règlements séparés, actuellement en vigueur et comportant des règles de zonage seront abrogés, et leurs dispositions seront intégrées au nouveau règlement de zonage.

Enfin, l'ensemble des règlements d'urbanisme devra être révisé afin de refléter les intentions du présent Plan. Il s'agit des règlements suivants : lotissement ; construction ; permis et certificats ; PIIA (plans d'implantation et d'intégration architecturale ; dérogations mineures) ; PPCMOI (projets particuliers de construction, de modification et d'occupation d'immeubles). La possibilité de se doter d'un règlement sur les usages conditionnels devra aussi être évaluée.

Plan d'action

Le plan d'action identifie les stratégies d'intervention et les outils qui permettront de réaliser la vision d'aménagement de la Ville de Dollard-des-Ormeaux. La réglementation d'urbanisme est le véhicule principal qui permettra de réaliser les intentions d'aménagement du présent Plan. Toutefois certains autres outils et stratégies peuvent être utilisés simultanément et permettront une mise en œuvre efficace. Ils se répartissent selon plusieurs catégories d'intervention :

- **Politiques sectorielles** : Elles visent à établir les besoins et planifier les priorités pour un domaine précis d'interventions (ex. : plan directeur des parcs et espaces verts, plan de mobilité durable) ;
- **Maitrise d'œuvre et maitrise d'ouvrage** : Elles contrôlent directement la construction, l'entretien ou l'administration d'équipements, d'infrastructures ou de services publics, et servent à stimuler les interventions sur les propriétés privées (ex. réaménagement d'un parc ou d'une voie publique) ;
- **Financement et maîtrise foncière** : Il s'agit de programmes municipaux ou régionaux offrant des subventions ou du financement, ou créant des réserves foncières ou financières, et servant à contrôler l'utilisation de certains terrains ou à soutenir et orienter les investissements privés et publics sur le territoire (ex. : droit de préemption, fonds pour l'amélioration de stationnement public ou de transport actif ou collectif).

- **Contribution du secteur privé** : Elle peut être financière, se traduire par un don de terrain ou d'immeuble ou par un engagement à exécuter des travaux de construction ou d'aménagement pour le bien public, par un particulier ou une entreprise privée lors d'un projet de lotissement ou de redéveloppement immobilier (ex. : redevances du REM, garanties financières, contribution pour fins de parcs, ententes pour travaux municipaux).

Les actions énumérées dans le plan d'actions sont divisées par grands thèmes, à savoir :

- Transport et mobilité ;
- Urbanisme et réglementation ;
- Habitation ;
- Environnement, espaces verts et espaces publics.

La deuxième colonne réfère aux partenaires (organisations externes à la Ville de Dollard-des-Ormeaux et services municipaux spécifiques) qui pourront collaborer et intervenir dans l'action, et ainsi participer à l'atteinte des objectifs du Plan d'urbanisme.

La mise en œuvre du Plan d'urbanisme s'échelonnant sur une dizaine d'années, la colonne échéance indique le terme de chacune de ces actions, à savoir :

- Court terme : 0-2 ans
- Moyen terme : 2-6 ans
- Long terme : 6 à 10 ans
- En continu : déjà en cours et se poursuit.

Plan d'action

THÈME : TRANSPORT ET MOBILITÉ	PARTENAIRES	ÉCHÉANCE
➤ Élaboration d'un plan de mobilité durable, incluant : – L'optimisation du réseau d'autobus et de transport collectif – La prolongation et l'aménagement de pistes cyclables ciblées – L'aménagement des sentiers menant aux stations du REM – La connectivité et la perméabilité du réseau par des liens de transport collectif et actif vers les boulevards, corridors écologiques, parcs et quartiers environnants – Un programme d'entretien, d'amélioration et de sécurisation des infrastructures routières, pistes cyclables, trottoirs, intersections et de l'accessibilité universelle – Un programme d'inventaire, d'adaptation et d'amélioration des espaces publics près des arrêts d'autobus	DDO-urbanisme, DDO-Ingénierie, DDO-Travaux publics, STM, ARTM, MOBA, PME MTL	Court terme
➤ Collaboration pour le développement du transport collectif et alternatif	ARTM, CMM, MOBA, Bixi Montréal, Communauto, PME MTL, organismes et plateformes de covoiturage	Moyen terme
➤ Prolongement du corridor Jacques-Bizard	CMM, Agglomération de Montréal, MTQ, Pierrefonds et autres villes liées	Long terme
➤ Analyses et interventions d'optimisation de la fluidité de la circulation routière	DDO-ingénierie et sécurité publique, Villes de Pointe-Claire, Dorval, Kirkland, Agglomération de Montréal	En continu

THÈME : URBANISME ET RÉGLEMENTATION	PARTENAIRES	ÉCHÉANCE
➤ Révision complète du règlement sur les PIIA (plans d'implantation et d'intégration architecturale) qui devra porter notamment sur : – L'ajout de critères et d'objectifs pour les nouveaux projets de plus grande densité et de mixité, notamment le long des boulevards et dans le centre de la ville. – L'ajout de critères et d'objectifs visant une meilleure intégration des nouvelles insertions résidentielles.	DDO-urbanisme	Court terme
➤ Révision des autres règlements discrétionnaires incluant : – Le règlement sur les dérogations mineures – L'évaluation de l'opportunité quant à l'adoption d'un règlement sur les usages conditionnels – L'évaluation de l'opportunité d'utiliser le zonage incitatif	DDO-urbanisme	Moyen terme
➤ Révision du règlement de lotissement	DDO-urbanisme	Court terme
➤ Révision du règlement de construction	DDO-urbanisme	Moyen terme
➤ Patrimoine et intégration architecturale : – Poursuivre l'évaluation des éléments d'intérêt patrimonial (lieux de culte, bâtiments résidentiels) – Produire une étude typo-morphologique – Produire un guide d'intégration architecturale	DDO-urbanisme, Agglomération de Montréal Diverses sociétés du patrimoine de l'ouest de l'Île de Montréal	Moyen terme
➤ Entente pour travaux municipaux lors de projets immobiliers d'envergure	DDO-urbanisme et ingénierie, Entreprises privées de développement immobilier	Moyen terme
THÈME : HABITATION	PARTENAIRES	ÉCHÉANCE
➤ Évaluation d'une stratégie pour le logement abordable, social et familial	DDO-urbanisme, Tables de quartier de l'Ouest-de-l'Île de Montréal	Court terme

➤ Programme d'aide à la rénovation et à l'adaptation des logements	DDO-urbanisme, SHQ	En continu
➤ Participation au Comité intersectoriel en salubrité de l'Ouest-de-l'Île	DDO-urbanisme, Ville de Pointe-Claire, CIUSSS, SPVM, Organismes de locataires, Tables de quartier de l'Ouest-de-l'Île de Montréal	En continu
➤ Évaluation du potentiel de développement de terrains municipaux à des fins d'habitation	DDO-urbanisme et ingénierie	En continu
THÈME : ENVIRONNEMENT, ESPACES VERTS ET ESPACES PUBLICS	PARTENAIRES	ÉCHÉANCE
➤ Programme d'aménagement du parc du Centenaire	DDO-horticulture, parcs et bâtiments	Moyen terme
➤ Identification et aménagement des corridors écologiques pour compléter le réseau de parcs	DDO-urbanisme, horticulture, parcs et bâtiments	Long terme
➤ Promotion et éducation en matière d'aménagement écoresponsable et d'agriculture urbaine	DDO-horticulture, communications, Hydro-Québec	En continu
➤ Programme de plantation d'arbres	DDO-horticulture	En continu
➤ Programme de foresterie urbaine et inventaire arboricole	DDO-horticulture, communications, Hydro-Québec	En continu
➤ Mise à niveau et adaptation des installations et équipements publics	DDO-parcs et bâtiments	En continu
➤ Aménagement du domaine public	DDO-parcs et bâtiments	En continu
➤ Mise en place de mesures de protection des milieux naturels et humides	DDO-urbanisme, parcs et bâtiments	Cout terme

Lexique

Aire TOD (Transit Oriented Development)

Territoire urbanisé de moyenne à haute densité structuré autour d'une station de transport en commun à haute capacité, comme une gare de train, une station de métro ou un arrêt de service rapide par bus. Situé à distance de marche d'un point d'accès important du réseau de transport collectif, le TOD offre des opportunités de logement, d'emploi et de commerce et n'exclut pas l'automobile.

Aménagement des milieux naturels visant la gestion écologique et l'amélioration de la biodiversité

Activités qui concernent le reboisement, l'entretien, l'abattage d'arbres affaiblis, morts ou endommagés par les intempéries, le feu, les insectes ravageurs ou les organismes pathogènes, le contrôle des espèces végétales envahissantes et nuisibles, le blocage de succession végétale, la plantation d'espèces végétales, la stabilisation des berges, la création d'habitats fauniques, l'installation de nichoirs, perchoirs et mangeoires, de même que des travaux d'urgence à des fins de sécurité publique.

ARTM

Autorité régionale de transport métropolitain

Bureau

Bâtiment ou partie de bâtiment utilisé à des fins d'affaires.

Centre commercial

Regroupement d'établissements de détail et de services construits et administrés comme une seule entité, qui comprend plusieurs locataires commerciaux.

Commerce, service

Établissement utilisé à des fins commerciales (vente au détail, service, vente en gros, entreposage) pouvant être complétées par une fonction de bureau (les commerces qui génèrent des nuisances susceptibles d'affecter la qualité des milieux de vie et dont les activités sont incompatibles avec le milieu environnant appartiennent à l'affectation « Industrie »).

Commerce de voisinage

Établissement commercial à proximité immédiate d'un quartier résidentiel conçu pour répondre aux besoins quotidiens de la population locale, tels que l'achat de produits alimentaires, de produits de première nécessité ou de services de proximité. Souvent de petite taille, ils offrent une gamme limitée de produits ou de services.

Conservation

Aire réservée à la protection et au rehaussement de la biodiversité ainsi qu'à la mise en valeur des patrimoines naturel et paysager. Se trouvent dans cette catégorie les parcs-nature, certains grands parcs et parcs locaux, des terrains municipaux, de même que des aires protégées par un organisme non municipal.

CMM

Communauté métropolitaine de Montréal

DDO

Dollard-des-Ormeaux

Densité

Densité résidentielle minimale moyenne pour une aire d'affectation donnée, exprimée en nombre de logements à l'hectare brut ou nette. La densité s'applique uniquement lorsque l'usage habitation est autorisé. Pour obtenir la densité nette, la densité brute doit être multipliée par le facteur de 1,25.

Développement

Développement immobilier qui implique la planification, la construction et la gestion de propriétés. Il s'agit de la transformation de terrains vacant ou de structure existantes en projets immobiliers rentables, répondant aux besoins d'une certaine population et contribuant à la croissance urbaine.

Équipement récréatif, culturel, communautaire ou institutionnel

Aire comportant des constructions ou des terrains qui sont réservés à des activités collectives, récréatives, culturelles ou institutionnelles et qui jouent un rôle important au sein de la population, que ce soit en matière d'enseignement, de soins de santé, de sport, de culture, de culte, ou de tourisme.

Grandes infrastructures publiques

Cette fonction regroupe les grandes infrastructures suivantes :

- Infrastructure portuaire, ferroviaire ou aéroportuaire ;
- Équipement ou infrastructure d'assainissement et de traitement des eaux ;
- Équipement majeur de collecte, de tri, de valorisation et d'élimination des matières résiduelles ;
- Équipement majeur d'entreposage et d'élimination de la neige.

Industrie

Ensemble d'entreprises et d'établissements exerçant une fonction économique, que ce soit la fabrication, la transformation, l'assemblage, la distribution de produits ou la prestation de services aux entreprises. **Infrastructure publique**

Terrains et bâtiments réservés à des fins de services publics. Ils comprennent, à titre non limitatif, les voies de chemin de fer, les lignes de transport d'énergie, les gares de triage, les cours de voirie, les installations essentielles au fonctionnement des transports publics et les voies publiques de circulation.

MOBA

Centre de gestion des déplacements faisant la promotion de la mobilité alternative et durable, et accompagnant la collectivité et les organisations métropolitaines dans la mise en place d'initiatives de mobilité durable.

Morphologie urbaine

Analyse de la forme urbaine dans son ensemble, intégrant l'expression architecturale des bâtiments, les tracés et les connexions des rues, le découpage parcellaire, l'utilisation du sol, la répartition des espaces construits et des espaces libres, etc.

MTQ

Ministère des transports du Québec

Noyaux communautaires

Secteurs au sein des quartiers résidentiels où se concentrent les écoles, les parcs et les lieux de cultes.

Parc industriel

Le parc industriel est formé de deux secteurs localisés aux abords de la limite sud du territoire de la Ville, à proximité de l'autoroute 40. Un premier secteur qui longe le boulevard Brunswick entre la rue Tecumseh à l'ouest et de part et d'autre de la rue Lake à l'est. Un deuxième secteur qui longe le boulevard Saint-Régis entre la rue Deacon et le boulevard Sunnybrooke à l'est.

Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD)

L'outil de planification territoriale dont les élus des 82 municipalités de la Communauté métropolitaine de Montréal se sont dotés afin d'assurer la compétitivité et l'attractivité du Grand Montréal dans une perspective de développement durable.

PME MTL

Le réseau de soutien et de services aux entreprises de l'agglomération montréalaise, ayant pour mission d'anticiper et de soutenir le développement socioéconomique de manière intégrée, concertée et durable.

Recherche, éducation et interprétation de la nature

Activités de recherche, d'éducation, de prélèvement scientifique et d'interprétation qui sont reliées à la nature et qui nécessitent des aménagements mineurs liés à l'accès aux espaces afin de permettre aux personnes d'observer et de faire découvrir le milieu environnant, de pratiquer des activités de recherche ou de prélever des échantillons de sol, d'eau, d'air, de flore ou de faune.

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. Il s'agit notamment d'un chalet d'accueil ou d'un centre d'interprétation, d'un poste d'observation, d'un belvédère, d'un kiosque, d'une voie de promenade, d'une piste de randonnée pédestre ou cyclable, d'une aire de détente, d'une aire de jeu, d'une aire de pique-nique, d'un bâtiment de service et d'une cour d'entreposage pour les besoins d'entretien du site ainsi que d'un stationnement et de ses voies d'accès.

Récréation intensive

Activités récréatives intensives pratiquées sur des espaces extérieurs nécessitant des aménagements importants ou à l'intérieur de bâtiments d'envergure. Ces aménagements et bâtiments nécessitent des modifications substantielles des sites, de la topographie et du couvert végétal. Il peut s'agir d'un golf, d'un terrain sportif, d'une piscine, d'un bassin, d'une plage, d'une marina, d'un terrain de jeu, etc.

Réseau Express Métropolitain (REM)

Un métro léger automatisé composé de 26 stations accessibles universellement qui traversera la grande région de Montréal sur 67 km, au terme de sa construction.

Schéma d'aménagement et de développement (SAD) de l'agglomération de Montréal

Le document de planification qui établit les lignes directrices de l'organisation physique de l'agglomération de Montréal. Il en définit les grandes orientations et contient des objectifs, des cibles ainsi que toute mesure propre à assurer ou à favoriser sa mise en œuvre.

SHQ

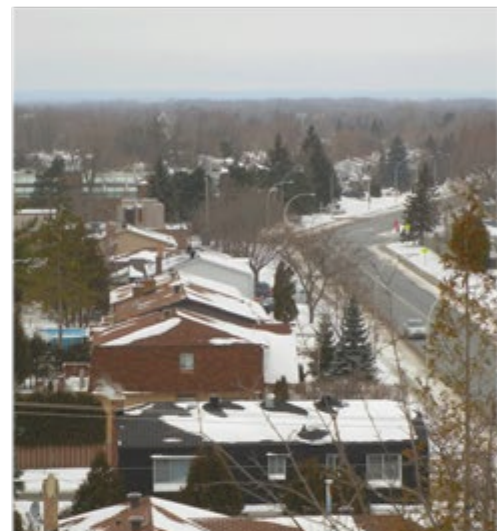
Société d'habitation du Québec

STM

Société de transport de Montréal

Tissu résidentiel primaire et secondaire

Quartiers résidentiels composés essentiellement de maisons unifamiliales isolées construites avant 1980 (tissu primaire) ou après 1980 (tissu secondaire). Selon leur période de construction, les quartiers partagent des caractéristiques en termes de densité, d'expression architecturale, de découpage parcellaire, etc.



PORTRAIT DU TERRITOIRE

PROFILS SOCIODÉMOGRAPHIQUE ET ÉCONOMIQUE

HISTORIQUE DE DÉVELOPPEMENT

MORPHOLOGIE URBAINE

LIEUX ET BÂTIMENTS D'INTÉRÊT PATRIMONIAL

ÉQUIPEMENTS COLLECTIFS

COMPOSANTES NATURELLES ET PAYSAGÈRES

MOBILITÉ

CONTRAINTES

ANNEXE A

PLAN D'URBANISME

Règlement no
2024-190

ddb
VILLE DE
CITY OF
DOLLARD-DES-ORMEAUX

TABLE DES MATIÈRES

1.	<i>PROFILS SOCIODÉMOGRAPHIQUE ET ÉCONOMIQUE</i>	48
	Population	48
	Familles et ménages	48
	Logement	48
	Emplois	49
	Établissements d'affaires	50
2.	<i>HISTORIQUE DE DÉVELOPPEMENT</i>	51
3.	<i>MORPHOLOGIE URBAINE</i>	53
	Utilisation du sol	54
	Typologies résidentielles	55
	Trame urbaine et lotissement	55
	Cadre bâti - hauteur	57
	Unités de paysage	58
	Tissu unifamilial primaire (avant 1980)	60
	Tissu unifamilial secondaire (après 1980)	63
	Ensembles jumelés, en rangée ou multifamiliaux	64
	Boulevards Saint-Jean et des Sources	65
	Secteur d'emplois	67
4.	<i>LIEUX ET BÂTIMENTS D'INTÉRÊT PATRIMONIAL</i>	69
	Lieux de culte d'intérêt patrimonial	69
	Bâtiments à valeur patrimoniale	69
	Secteur d'intérêt archéologique	70
5.	<i>ÉQUIPEMENTS COLLECTIFS</i>	70
	Institutions	70
	Lieux de culte	70
	Parcs et espaces verts	71
6.	<i>COMPOSANTES NATURELLES ET PAYSAGÈRES</i>	72
	Boisés, milieux humides et friches naturelles	73
	Couvert végétal	73
7.	<i>MOBILITÉ</i>	76
	Enquête origine-destination	76
	Réseau routier	76
	Transport collectif	77
	Déplacements actifs	78
8.	<i>CONTRAINTES</i>	80
	Contraintes anthropiques	80

LISTE DES FIGURES ET ILLUSTRATIONS

Figure 1 - Emploi selon le secteur économique	49
Figure 2 - Nombre d'établissements d'affaires selon le secteur économique 2018	50
Figure 3 - Carte de Montréal - A. Jobin, 1834	51
Figure 4 - Atlas de la ville et de l'île de Montréal, H.W. Hopkins, 1879	51
Figure 5 - Plan de l'île de Montréal, H. Malingre, 1890	51
Figure 6 - Photographie aérienne 1956	52
Figure 7 - Cartes topographiques, 1963-1985	52
Figure 8 - Caractéristiques des logements privés - période de construction, 1966-2016	52
Figure 9 - Photographie aérienne, 1973	53
Figure 10 - Vignettes 3D des unités de paysage	58
Figure 11 - Analyse de la forme urbaine, quartier Westpark & maison à toit mansardé, rue Sommerset	60
Figure 12 - Analyse de la forme urbaine, quartier adjacent au parc Terry-Fox & au parc Fairview	61
Figure 13 - Maisons unifamiliales de type bungalow et à paliers (Split-Level)	61
Figure 14 - Analyse de la forme urbaine du quartier adjacent au parc Fairview	62
Figure 15 - Aménagement paysager et plantation d'arbres en cour avant, rues Beechwood et Carleton	62
Figure 16 - Agrandissement en hauteur, rue Sunshine & implantation contemporaine, rue Hope	62
Figure 17 - Maison unifamiliale de type cottage	63
Figure 18 - Analyse de la forme urbaine du quartier adjacent au parc Edward Janiszewski	63
Figure 19 - Analyse de la forme urbaine du quartier adjacent au parc Sunnybrooke	64
Figure 20 - Ensembles jumelés, contigus et multifamiliaux	64
Figure 21 - Analyse de la forme urbaine des boulevards & encadrement du paysage urbain	65
Figure 22 - Typologies commerciales des boulevards & typologies résidentielles	66
Figure 23 - Analyse de la forme urbaine du secteur d'emplois, Marché de l'Ouest et Galerie des Sources	67
Figure 24 - Bâtiments commerciaux et industriels sur le boulevard Brunswick et sur le boulevard Saint-Régis	68
Figure 25 - Maisons ancestrales sur le boulevard des Sources	69
Figure 26 - Centre aquatique et Centre civique de Dollard-des-Ormeaux	70
Figure 27 - Parcs Edward Janiszewski & Westminster	71
Figure 28 - Bois de Liesse & Parc du Centenaire	73
Figure 29 - Rue Westpark	76
Figure 30 - Carrefour entre les boulevards Saint-Jean et Salaberry	76
Figure 31 - Ligne STM 208 - Brunswick	78
Figure 32 - Perspective architecturale du REM depuis l'autoroute 40	78
Figure 33 - Barrière de la zone industrielle de Pointe-Claire & Ligne d'alimentation HQ Salaberry	81

LISTE DES PLANS

Plan 1 - Utilisation du sol	54
Plan 2 - Trame viaire (voie de circulation) et Lotissement	55
Plan 3 - Périodes de construction	56
Plan 4 - Hauteur en étages	57
Plan 5 - Unités de paysage	59
Plan 6 - Institutions, parcs et espaces verts	72
Plan 7 - Boisés, friches naturelles et milieux humides	74
Plan 8 – Îlots de chaleur	75
Plan 9 - Couvert végétal	75
Plan 10 - Réseau routier	77
Plan 11 - Transport collectif	79
Plan 12 - Réseau cyclable et cheminements actifs	80
Plan 13 - Contraintes naturelles et anthropiques	82

1. PROFILS SOCIODÉMOGRAPHIQUE ET ÉCONOMIQUE

Le portrait sociodémographique et économique de Dollard-des-Ormeaux est basé sur le recensement 2021 de Statistique Canada, les données démographiques de l'Institut de la statistique du Québec (ISQ) et le recensement des entreprises effectués en 2019 par PME MTL.

Population

La population de la Ville de Dollard-des-Ormeaux était de 48 403 personnes au recensement de 2021, contre 48 899 en 2016. Cela représente une variation à la baisse de -1,0 %. En comparaison, la moyenne provinciale était de +4,1 % et la moyenne nationale de +5,2 %. La municipalité connaît depuis 2001 une stagnation démographique qui s'est traduite par un accroissement de 1,6 %, soit 771 citoyennes et citoyens sur une vingtaine d'années, entre 2001-2022 contre 19,6 % à l'échelle de l'agglomération de Montréal.

Le groupe d'âge le plus représenté à Dollard-des-Ormeaux est celui des 35 à 64 ans, soit 39 % de la population. Les personnes âgées de 65 ans et plus comptent pour 21,2 % des gens de Dollard-des-Ormeaux, une augmentation de 10,5 % par rapport à 2016 ; tandis que 29 % de la population est âgée de moins de 25 ans, et 10 % ont entre 25 et 34 ans. La répartition de la population selon l'âge est similaire à celle relevée à l'échelle de l'agglomération.

Dollard-des-Ormeaux est le foyer d'une population culturellement diversifiée, où 74 % de la population est issue de l'immigration : soit née à l'étranger (43,7 %), ou dont au moins un des deux parents est né à l'étranger (30,2 %). L'Inde (10,6 %), les Philippines (8,5 %), l'Égypte (6 %) et le Liban (5,4 %) sont en tête des pays d'origine de la population immigrante.

Familles et ménages

La ville de Dollard-des-Ormeaux comptabilise 17 380 ménages et 13 750 familles, dont 7 045 couples avec enfants (51 %), 4 545 couples sans enfant (33 %) et 2 150 familles monoparentales (16 %). Les ménages comportent en moyenne 2,8 personnes et les personnes vivant seules représentent 21,3 % de tous les ménages.

La proportion de couples avec enfants est légèrement supérieure à celle relevée à l'échelle de l'agglomération (42 %). Cependant, la municipalité compte la moitié moins de personnes vivant seules, toute proportion gardée, (40,3 % pour l'agglomération). Les statistiques mentionnées ci-dessus soulignent la forte attractivité de Dollard-des-Ormeaux pour les familles.

Logement

Le mode de tenure à Dollard-des-Ormeaux est caractérisé par une proportion prépondérante de logements occupés par des propriétaires (75 %), comparativement à la part de locataires qui s'élève à 25 %. Cette répartition diffère de celle à l'échelle de l'agglomération où les locataires représentent 60 %, contre 40 % pour les propriétaires.

D'autre part, le rapport entre le revenu des ménages et les dépenses liées au logement est plus favorable à l'échelle de la municipalité. En effet, 17,6 % des ménages de Dollard-des-Ormeaux dépensent plus de 30 % de leur revenu pour assurer les frais liés au logement, contrairement à 24 % des ménages de l'agglomération. Selon les données compilées par la Communauté Métropolitaine de Montréal (CMM) et celles de projets immobiliers récemment autorisés, l'offre de logements sociaux et abordables à Dollard-des-Ormeaux serait de 622 logements, soit environ 13 % du parc locatif. Cette proportion est similaire à celle de l'agglomération de Montréal.

Dollard-des-Ormeaux est en outre dotée d'une coopérative d'habitation, de quatre résidences pour personnes âgées à but lucratif, d'une résidence pour personnes âgées gérée par l'Office municipal d'habitation de Montréal et d'un centre d'hébergement de soins de longue durée (CHSLD) de 160 lits. De plus, une Maison des ainé(e)s, projet du gouvernement du Québec, de 190 lits est en construction à la limite municipale de Pierrefonds-Roxboro, dont l'ouverture est prévue en 2026.

L'offre résidentielle apparaît adaptée aux besoins des familles, puisque la grande majorité des logements (75,6 %) comprend trois (3) chambres à coucher et plus. Toutefois, une faible proportion de logements sont susceptibles de répondre aux besoins des personnes vivant seules.

La ville semble bénéficier d'une relative capacité de rétention de sa population au regard des chiffres de mobilité résidentielle. En effet, en 2021, et sur les cinq dernières années précédentes, 71 % des gens de Dollard-des-Ormeaux déclaraient ne pas avoir déménagé. Parmi les 29 % des personnes s'étant installées dans un nouveau logement durant la période 2016-2021, 60 % étaient néanmoins originaires de Dollard-des-Ormeaux.

Emplois

La Ville de Dollard-des-Ormeaux comptait 11 200 emplois sur son territoire selon les données les plus récentes de 2016. Le commerce de détail (2 045 emplois) constituait alors le secteur d'activité le plus important. L'hébergement et la restauration (1 635 emplois), les soins de santé et d'assistance sociale (1 185 emplois), les services d'enseignement (930 emplois) et les services professionnels (910 emplois) se positionnent aux premiers rangs des secteurs économiques de la ville.

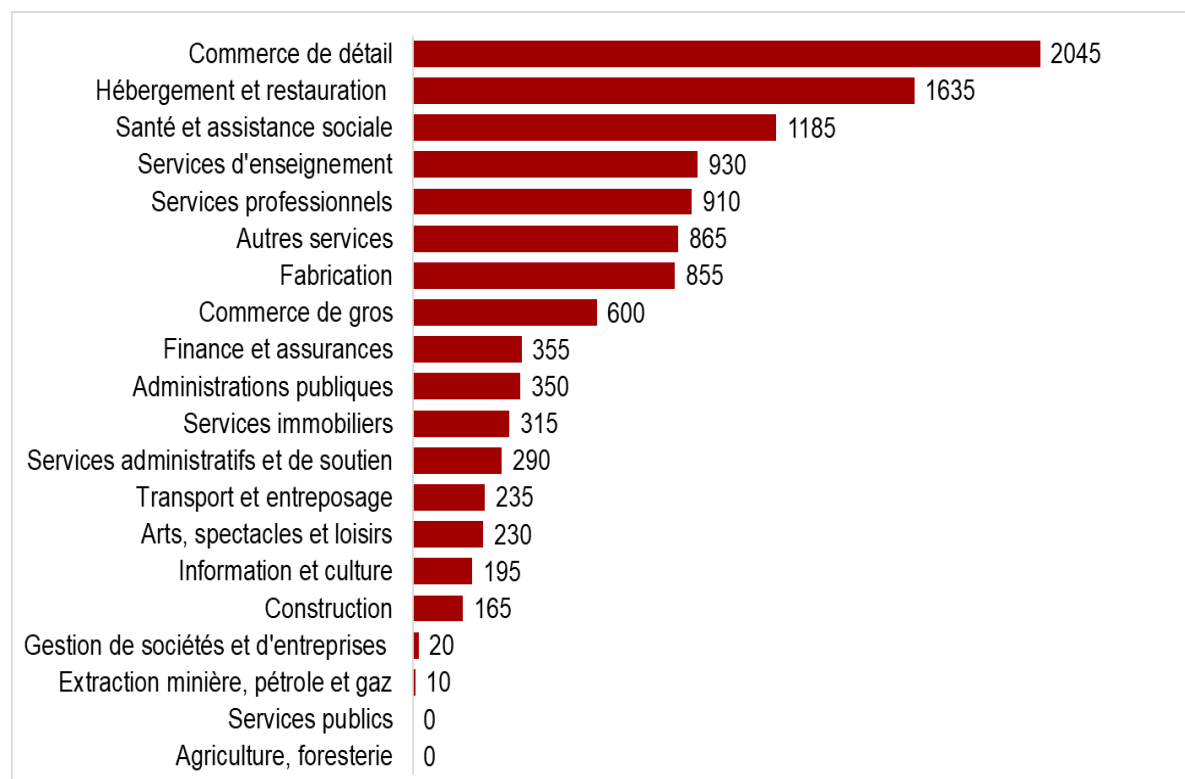


Figure 1 - Emploi selon le secteur économique, Ville de Dollard-des-Ormeaux, 2016 – Statistiques Canada – Montréal en statistiques

En 2021, soit au cœur de la pandémie de Covid-19 qui a considérablement ralenti l'activité économique globale, le taux de chômage s'élevait à 9,8 % dans la municipalité, contre 10,2 % à l'échelle de l'agglomération. La population active représente par ailleurs 63,7 % des gens de Dollard-des-Ormeaux âgés de 15 ans et plus.

Établissements d'affaires

Selon le registre des entreprises de 2019, les établissements d'affaires localisés à Dollard-des-Ormeaux sont principalement répartis dans les six secteurs d'activités suivants :

- Le commerce de détail (177 établissements),
- Les services professionnels, scientifiques et techniques (154 établissements),
- Les soins de santé et d'assistance sociale (143 établissements),
- Les services d'hébergement et de restauration (126 établissements),
- Le transport et l'entreposage (120 établissements),
- Le commerce en gros (111 établissements),
- Les autres services excluant les administrations publiques (106 établissements).

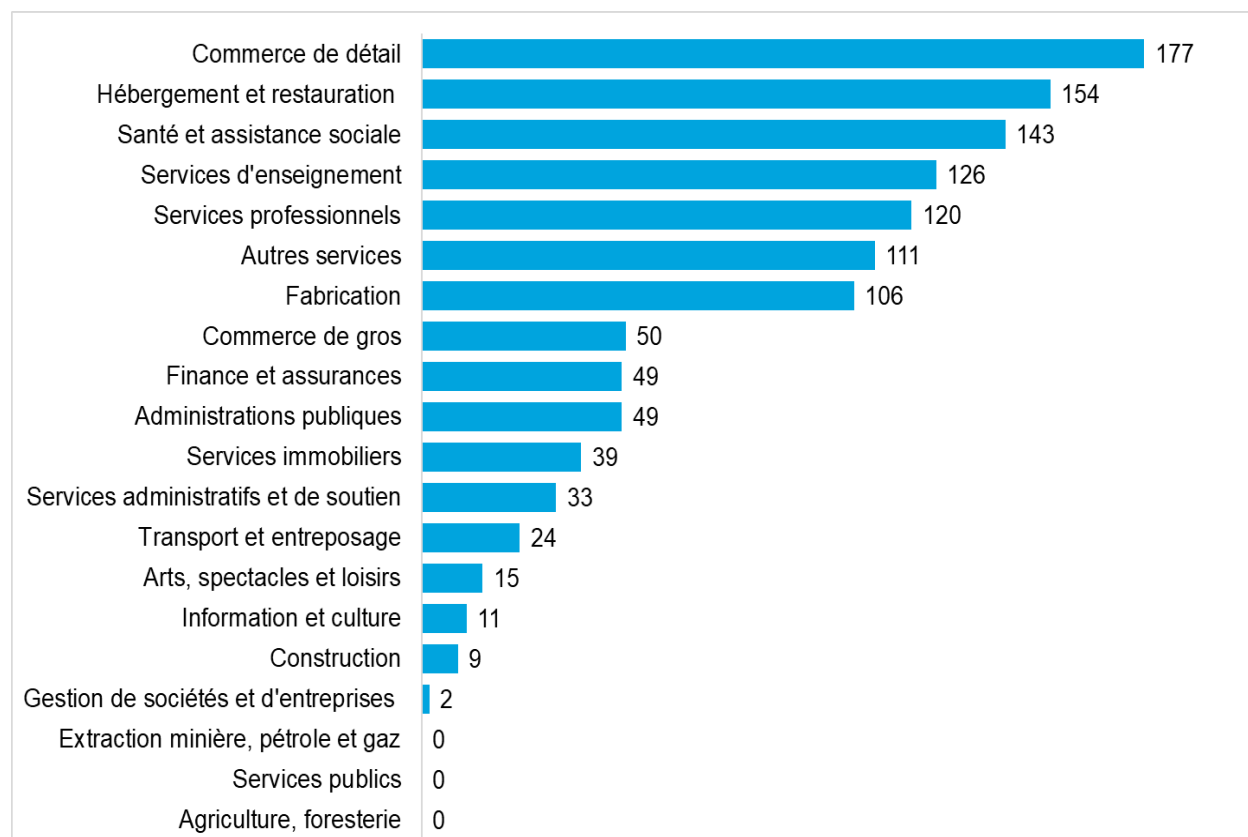


Figure 2 - Nombre d'établissements d'affaires selon le secteur économique, Ville de Dollard-des-Ormeaux, 2018 – Statistiques Canada – Montréal en statistiques

2. HISTORIQUE DE DÉVELOPPEMENT

Fondée en 1924, la municipalité de Dollard-des-Ormeaux faisait auparavant partie de la paroisse de Sainte-Geneviève-de-Pierrefonds (fondée en 1845). Il s'agissait alors du secteur rural et agricole de la paroisse, dont les premières exploitations sont héritées de la fin du 18^e siècle.

La population était de 300 personnes en 1924. Le territoire était structuré en rangs agricoles longeant les côtes Saint-Jean (boul. Saint-Jean) et Saint-Rémi (boul. des Sources), les tracés fondateurs constituant l'armature du réseau routier actuel.

La municipalité a été nommée en hommage au Sieur Adam Dollard des Ormeaux, un soldat né en 1635, considéré à l'époque comme un héros de la Nouvelle-France.



Figure 3 - Carte de Montréal, A. Jobin, 1834 © BanQ



Figure 4 - Atlas de la ville et de l'île de Montréal, H.W. Hopkins, 1879



Figure 5 - Plan de l'île de Montréal, H. Malingre, 1890 (BanQ)

En 1960, la municipalité obtient le statut de ville en vertu de la Loi sur les cités et villes. Jusqu'à là, le territoire de Dollard-des-Ormeaux conserve son caractère rural. Au cours de cette décennie, l'urbanisation de l'ouest de l'île sera portée par le train de banlieue Deux-Montagnes – Montréal, le déploiement de l'automobile et la construction de la route Transcanadienne et son inauguration en 1965.

La Ville de Dollard-des-Ormeaux est le produit de l'expansion de l'agglomération urbaine de Montréal au lendemain de l'Expo 67. À l'aube de la seconde moitié du 20^e siècle, les territoires ruraux de l'ouest de l'île se transforment et font place à de nouveaux ensembles résidentiels, commerciaux et industriels.

Le lotissement résidentiel de la ville s'est tout d'abord concentré à proximité de Roxboro (secteur Westpark) et de l'autoroute Transcanadienne (secteur Fairview) dans les années soixante. La population s'accroît de manière exponentielle : de 1248 habitants en 1961 à 25 217 en 1971. Dollard-des-Ormeaux était alors un territoire attractif, offrant les qualités urbaines recherchées par la population durant la période d'après-guerre, soit de grands espaces, la verdure et la tranquillité.

Annexe A – Portrait du territoire
Plan d'urbanisme de la Ville de Dollard-des-Ormeaux 2025



Figure 6 - Photographie aérienne 1956 - Photothèque, Portail des données ouvertes, Ville de Montréal



Figure 7 - Cartes topographiques, 1963-1985 (BanQ)

La croissance de Dollard-des-Ormeaux se poursuit jusqu'aux années 2000 par l'urbanisation de nouveaux quartiers, selon les périodes de construction illustrées à la carte ci-jointe.

La population locale est ainsi portée à 41 000 personnes en 1981 et 48 127 en 2000. Plus de 60 % des logements de la municipalité ont été construits entre 1961 et 1980, et 22 % entre 1981 et 2000.

	Total	%
Nombre de logements privés occupés	17 210	100,0
Période de construction		
1960 ou avant	1 000	5,8
1961 à 1980	10 695	62,1
1981 à 1990	2 535	14,7
1991 à 2000	1 215	7,1
2001 à 2005	785	4,6
2006 à 2010	655	3,8
2011 à 2016	325	1,9

Figure 8 - Caractéristiques des logements privés - période de construction, Ville de Dollard-des-Ormeaux, 1966-2016 - Statistiques Canada, Montréal en statistiques

Annexe A – Portrait du territoire
Plan d'urbanisme de la Ville de Dollard-des-Ormeaux 2025

Dollard-des-Ormeaux compte aujourd'hui peu de témoins de son passé agricole, à l'exception de quelques propriétés d'intérêt (se référer à la section 4 : Lieux et bâtiments d'intérêt patrimonial). Alors qu'il reste très peu de terrains vacants à construire, la ville entre dans une phase de redéveloppement des terrains sous-utilisés et de consolidation de ses milieux de vie.



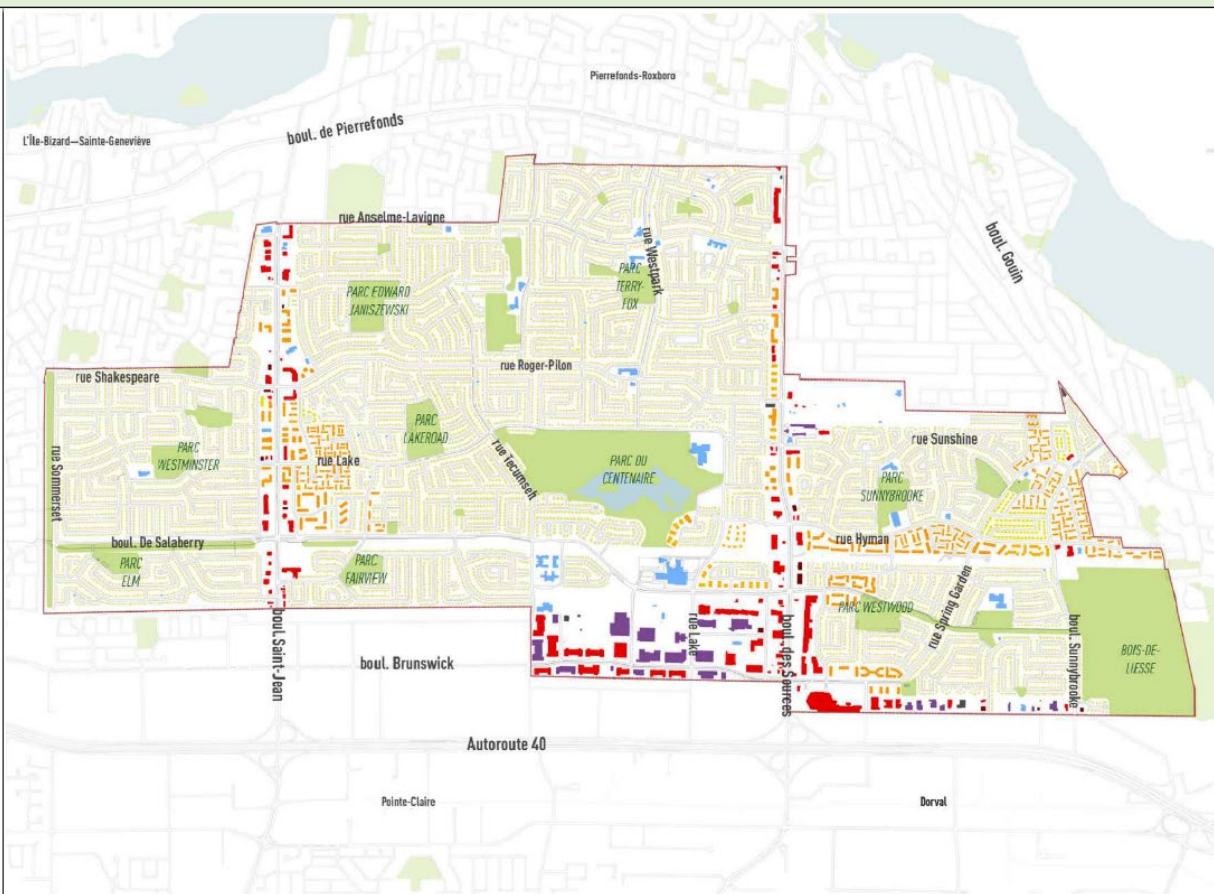
Figure 9 - Photographie aérienne, 1973 - Ville de Dollard-des-Ormeaux

3. MORPHOLOGIE URBAINE

Utilisation du sol

Durant la seconde moitié du 20^e siècle, l'urbanisation de Dollard-des-Ormeaux s'est effectuée selon un zonage fonctionnel. L'organisation territoriale visait dès lors à séparer les activités contraignantes des usages sensibles tels que l'habitation. À ce jour, la moitié du territoire municipal (49 %) est consacrée à la fonction résidentielle, 12 % aux parcs et espaces verts, 5 % à la fonction commerciale et 3 % aux activités industrielles. L'autre 31 % correspond globalement aux infrastructures urbaines.

Plan 1 - Utilisation du sol



© Observatoire Grand Montréal, 2016

Échelle : 1:40 000

Résidentielle

1 logement	Commerciale	Parcs et espaces verts
2 à 4 logements	Bureaux	Limites administratives
5 à 24 logements	Industrielle/Ateliers municipaux	
25 logements et plus	Institutionnelle	

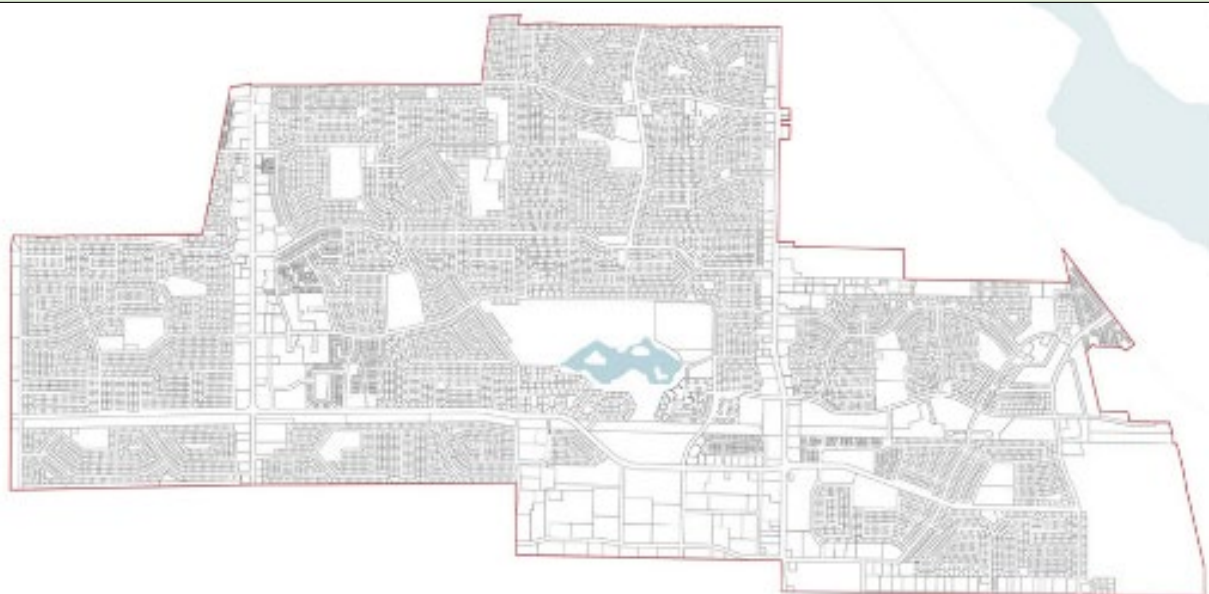
L'armature urbaine se caractérise par des quartiers résidentiels desservis par une diversité d'équipements publics de proximité : écoles, équipements sportifs, parcs et espaces verts. Les administrations publiques et les équipements publics de plus grande envergure sont concentrés dans deux pôles institutionnels, soit le Centre civique et à l'intersection du boulevard des Sources et de la rue Sunnydale.

De plus, s'ajoutent plusieurs autres équipements publics et institutionnels répartis dans les différents quartiers de la ville. Les établissements commerciaux et les édifices à bureaux sont principalement concentrés aux abords des boulevards Saint-Jean et des Sources ainsi que dans le secteur à proximité de l'autoroute, tandis que les industries sont situées sur les boulevards Brunswick et Saint-Régis.

Typologies résidentielles

Dollard-des-Ormeaux comptait 17 385 logements en 2021. Le milieu résidentiel est caractérisé par la prédominance des habitations unifamiliales isolées, qui représentent environ 57 % du parc immobilier, contre 19 % pour les habitations unifamiliales jumelées ou en rangée et 24 % pour les appartements situés dans des immeubles multifamiliaux. Depuis 2008, la majorité des unités d'habitation construites à Dollard-des-Ormeaux sont situées dans des immeubles d'appartements en copropriété de moyenne et haute densité.

Plan 2 - Trame viaire (voie de circulation) et Lotissement



Trame urbaine et lotissement

La ville de Dollard-des-Ormeaux s'est développée selon une trame organique, un modèle de conception de voisinage basé sur la forme traditionnelle de lotissement des banlieues suburbaines. La discontinuité du réseau de rues limite la circulation dans les quartiers résidentiels et la dirige vers les voies collectrices et artérielles, selon un principe de stricte hiérarchisation du

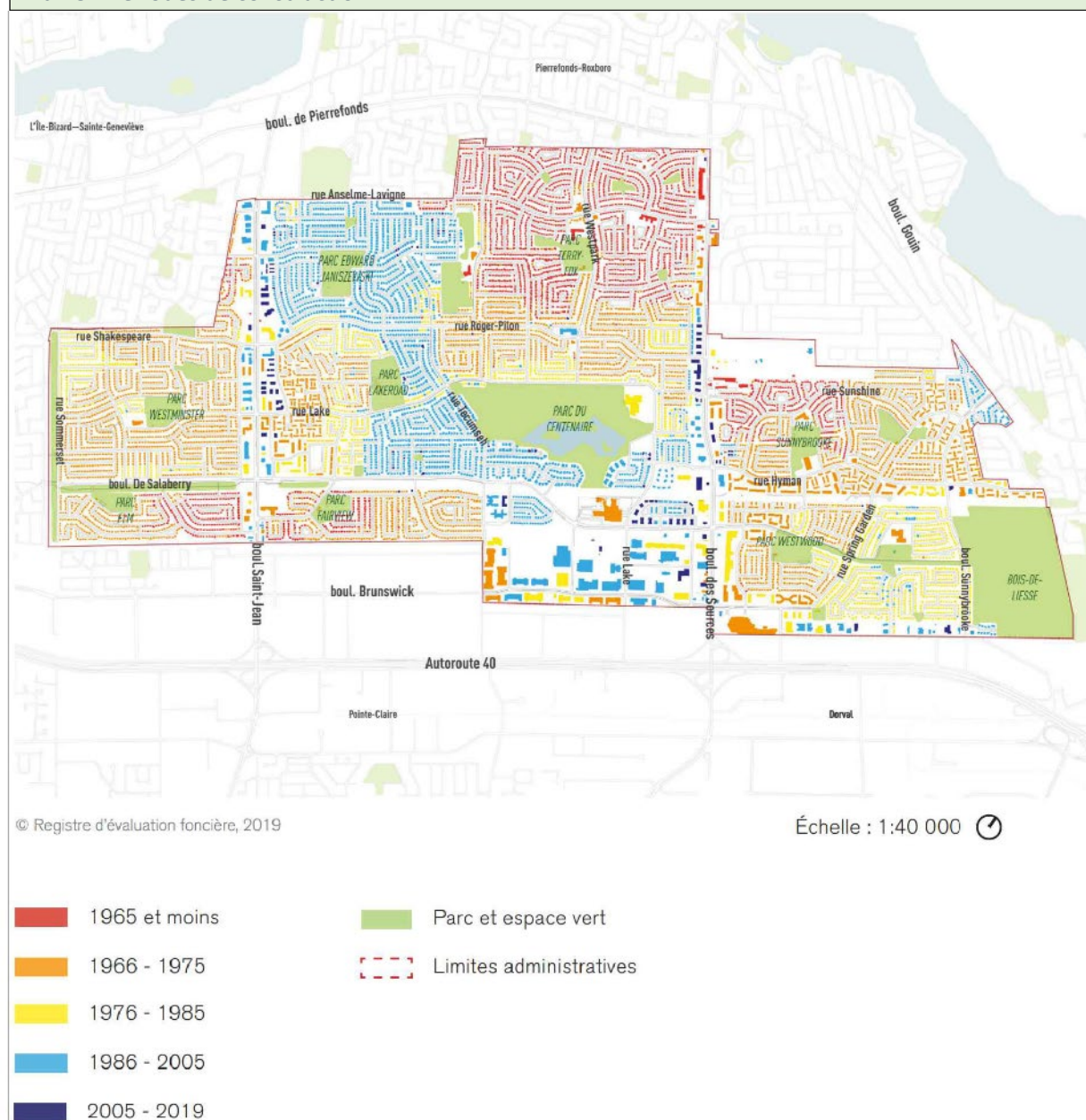


Annexe A – Portrait du territoire
Plan d'urbanisme de la Ville de Dollard-des-Ormeaux 2025

réseau (se référer à la section 7 : Mobilité). Cette trame de rue a été conçue afin de préserver la quiétude du milieu en restreignant la circulation dans les rues locales et en offrant des espaces de verdure au cœur des quartiers résidentiels.

Le cadastre des secteurs unifamiliaux est marqué par des lots de petite taille, en moyenne de 600 mètres carrés. Il se révèle peu propice à des changements de densité de construction ou de vocation fonctionnelle, à moins qu'il ne s'agisse d'une densification douce.

Plan 3 - Périodes de construction



Cadre bâti - hauteur

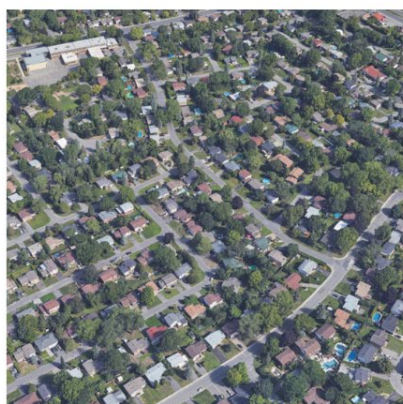
Le développement de Dollard-des-Ormeaux s'inscrit dans un environnement suburbain s'appuyant sur les principes urbanistiques et architecturaux du mouvement moderne. Le cadre bâti de Dollard-des-Ormeaux est généralement de faible densité. La hauteur des bâtiments se limite dans la plupart des quartiers à deux étages, à l'exception des abords des boulevards Saint-Jean et des Sources où se trouvent quelques édifices de hauteur variable n'excédant cependant pas neuf étages, à l'exception toutefois d'un projet récent de 12 étages.



Unités de paysage

L'implantation et la volumétrie du cadre bâti diffèrent nettement selon l'usage, les typologies résidentielles, la trame de rue, le lotissement, ainsi que les périodes de construction. À cet effet, le Plan d'urbanisme identifie cinq unités de paysage qui correspondent à des unités morphologiques homogènes au sein du territoire :

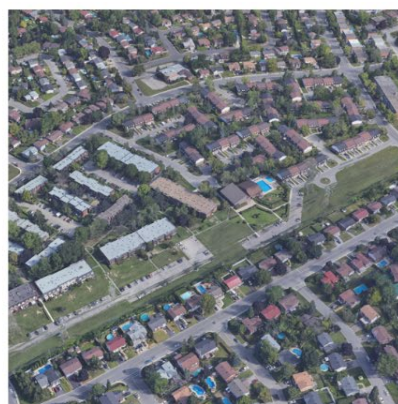
- Le tissu unifamilial primaire (avant 1980) ;
- Le tissu unifamilial secondaire (après 1980) ;
- Les ensembles jumelés, en rangée ou multifamiliaux ;
- Les boulevards Saint-Jean et des Sources ;
- Le secteur d'emplois.



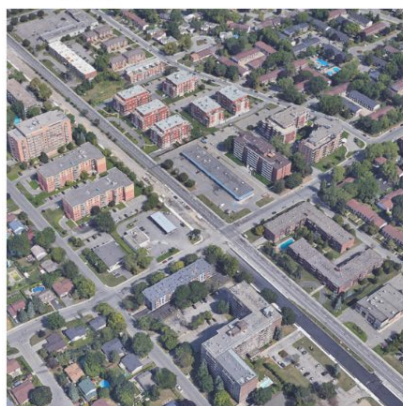
1 Tissu unifamilial primaire (avant 1980)



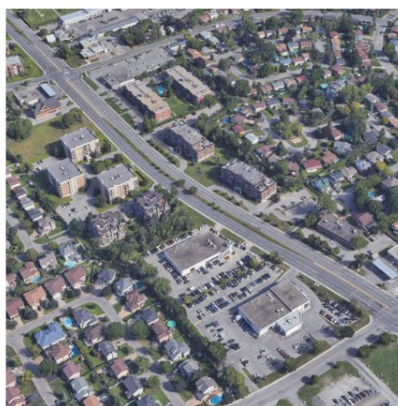
2 Tissu unifamilial secondaire (après 1980)



3 Ensembles jumelés, contigus ou multifamiliaux



4 5 Boulevards Saint-Jean et des Sources



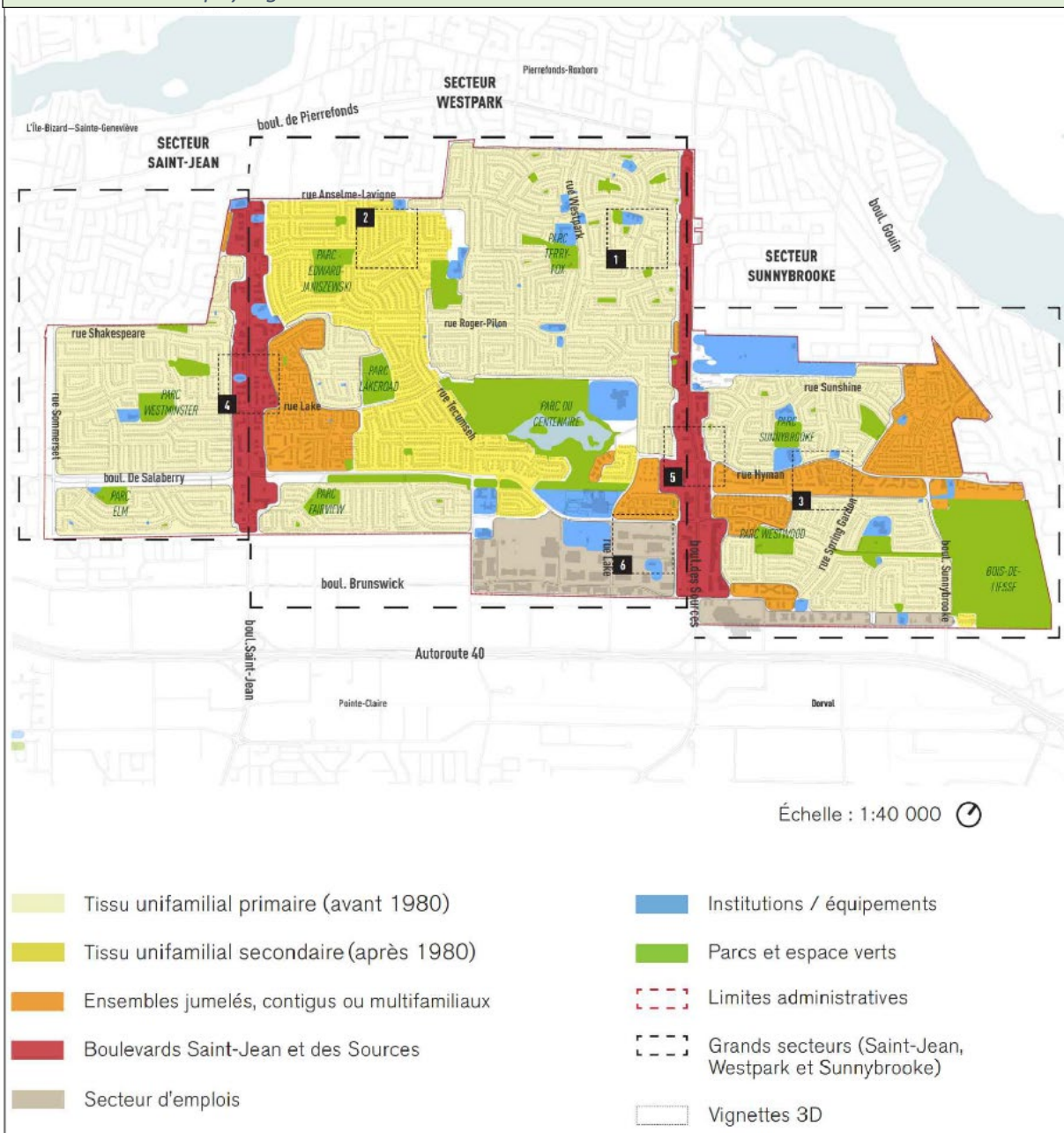
6 Secteur commercial et industriel

Figure 10 - Vignettes 3D des unités de paysage

© Google

Annexe A – Portrait du territoire
Plan d'urbanisme de la Ville de Dollard-des-Ormeaux 2025

Plan 5 - Unités de paysage



Les sections subséquentes présentent un diagnostic détaillé pour chaque unité de paysage.

Tissu unifamilial primaire (avant 1980)

Le tissu unifamilial primaire s'est principalement construit entre les années 1950 et 1980, en premier lieu dans les quartiers adjacents aux parcs Terry Fox, Sunnybrooke, Elm et Fairview (1950-1960). Le développement résidentiel s'est ensuite poursuivi par la consolidation des quartiers mentionnés ci-dessus et dans les quartiers adjacents aux parcs Westminster, Lake Road et Westwood (1970-1980).

L'unité de paysage est marquée par la prédominance des maisons unifamiliales, qui sont classifiées selon deux styles architecturaux emblématiques des milieux suburbains, soit le bungalow et la maison à paliers ou à demi-niveaux (split level / bi-level). Le bungalow, d'origine américaine, se caractérise par des bâtiments d'un étage, de forme rectangulaire et longitudinale, offrant une large façade en front de rue. La maison à paliers (split level / bi-level) comprend généralement deux volumes distincts, répartis sur deux niveaux de planchers. En outre, certaines constructions viennent réinterpréter les typologies résidentielles traditionnelles du Québec, à l'instar de la maison à toit mansardé, de la maison coloniale ou de la maison rurale d'influence française.



Figure 11 - Analyse de la forme urbaine, quartier adjacent au parc Terry-Fox (à gauche) & Compositions architecturales inspirées de la maison à toit mansardé, rue Sommerset (à droite)

Les implantations de cette unité de paysage se caractérisent par des bâtiments détachés et l'aménagement de généreuses cours avant et arrière. Les marges de recul avant mesurent de 5 à 10 mètres de profondeur aux abords des rues locales. Les gabarits sont relativement restreints puisque le cadre bâti ne dépasse généralement pas 7 à 8 mètres de hauteur, hors-sol. Les secteurs présentent par ailleurs une certaine forme d'homogénéité sur le plan des volumétries.

La facture architecturale et paysagère en présence est diversifiée. Cet aspect se traduit notamment au niveau de la composition architecturale, des matériaux de revêtements multiples, ou encore des aménagements paysagers. De plus, les travaux effectués par les propriétaires au fil du temps (entretien, rénovation, transformation) auront également contribué à la différenciation des propriétés et à l'enrichissement de l'environnement bâti. Bien que la qualité et l'entretien des bâtiments varient, le cadre bâti s'avère globalement en bon état.

Le tissu unifamilial primaire subit récemment une transformation graduelle du cadre bâti qui se matérialise par des agrandissements au sol ou l'ajout d'un étage. Si ces interventions sont effectuées afin d'augmenter les superficies de plancher habitable, cette dynamique soulève

Annexe A – Portrait du territoire
Plan d'urbanisme de la Ville de Dollard-des-Ormeaux 2025



Figure 12 - Vignette - Analyse de la forme urbaine, quartier adjacent au parc Terry-Fox (gauche) & au parc Fairview (droite)

toutefois certains enjeux sur le maintien de l'homogénéité du secteur et sur le plan morphologique. Par ailleurs, certains terrains redéveloppés accueillent des typologies bâties qui détonnent par rapport au caractère général des constructions de la période 1960-1980.

Le paysage est marqué par la présence de nombreux arbres matures en cours avant et arrière. La canopée recouvre efficacement les domaines privés et publics et contribue ainsi à l'aspect bucolique du tissu urbain. Les secteurs sont pourvus de plusieurs parcs et d'espaces verts locaux de qualité. Ils sont également desservis par des établissements scolaires et des équipements propices à l'épanouissement des ménages et des familles. Cependant, l'offre en commerces et services de proximité est relativement faible, voire inexistante, alors que ces lieux sont centraux, accessibles et favorables à l'animation et l'appropriation du milieu.

Les rues locales ne sont pas pourvues de trottoirs, à l'exception des rues collectrices, et sont principalement dédiées à l'automobile. L'emprise publique en bordure de rue est végétalisée.

Des mesures d'apaisement de la circulation permettent d'assurer une cohabitation plus sécuritaire entre les différents modes de déplacements, notamment à proximité des écoles et des équipements publics.



Figure 13 - Maisons unifamiliales de type bungalow et à paliers (Split-Level)

Annexe A – Portrait du territoire
Plan d'urbanisme de la Ville de Dollard-des-Ormeaux 2025

Le Plan d'urbanisme reconnaît comme essentiel le maintien de l'attractivité des premiers quartiers résidentiels. La typologie de construction pourrait cependant être mieux adaptée aux besoins actuels en matière d'habitation, notamment en fonction de l'évolution démographique, le vieillissement de la population et l'attraction de familles avec des enfants.

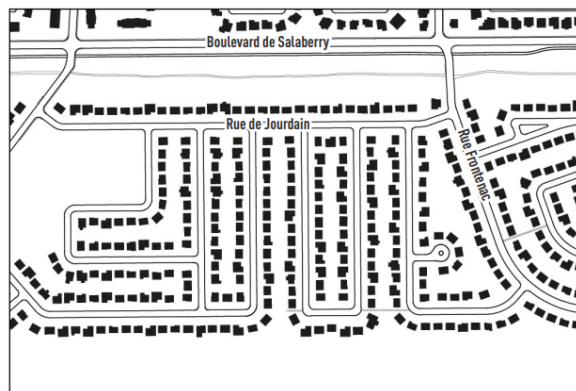
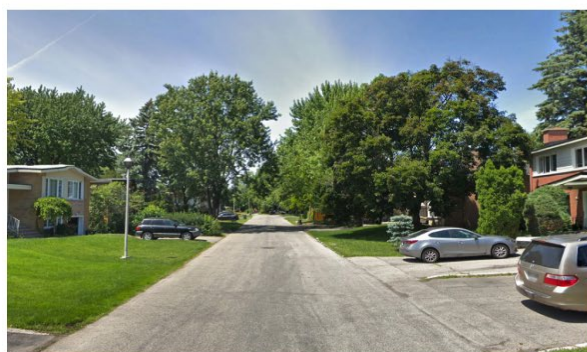
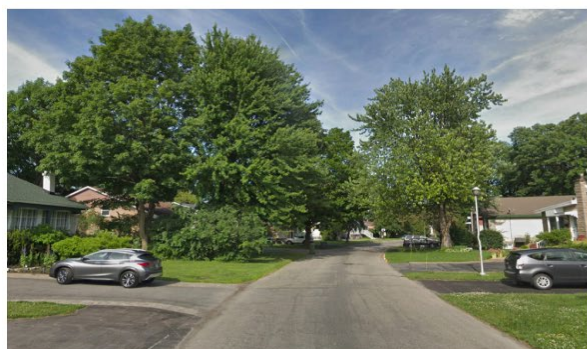


Figure 14 - Vignette - Analyse de la forme urbaine du quartier adjacent au parc Fairview



© Google

Figure 15 - Aménagement paysager et plantation d'arbres en cours avant qui contribuent au caractère verdoyant des quartiers, rues Beechwood et Carleton



© Google



© Google

Figure 16 - Agrandissement en hauteur d'une maison unifamiliale, rue Sunshine (à gauche) & implantation d'une construction contemporaine dans le tissu unifamilial primaire, rue Hope (à droite)

Tissu unifamilial secondaire (après 1980)

Le tissu unifamilial secondaire comprend les quartiers résidentiels aux abords du parc Edward Janiszewski, de la rue Tecumseh et entre le parc du Centenaire William Cosgrove et le boulevard Salaberry. Établi entre 1985 et 2000, il correspond à la dernière grande vague d'urbanisation du territoire de Dollard-des-Ormeaux.

Cette unité de paysage se distingue par la prédominance de maisons unifamiliales contemporaines. Il s'agit essentiellement de cottages de deux étages hors sol, de forme cubique ou plus atypique, ou de maisons d'esprit château.



Figure 17 - Maison unifamiliale de type cottage

Les constructions occupent une plus grande proportion des terrains et la volumétrie du cadre bâti est plus imposante : les bâtiments s'érigent parfois jusqu'à 10 mètres de hauteur. La forme urbaine peut apparaître plus compacte, avec des terrains et des marges de recul resserrées (marges de recul avant de 4 à 6 mètres), par rapport aux tissus des quartiers plus anciens. En outre, les terrains de coins demeurent vacants dans certains lotissements.

Les constructions se révèlent robustes et de qualité, et le recours à la maçonnerie est obligatoire. La facture architecturale est homogène à l'ensemble de l'aire de paysage, que ce soit au niveau des matériaux, des coloris des ouvertures, des saillies et des volumes.

L'aménagement des cours arrière et avant comprend majoritairement du gazon, des massifs arbustifs et des arbres. Toutefois, la canopée arborée est sensiblement réduite puisque la végétation n'a pas atteint sa pleine maturité. De plus, plusieurs cours arrière ont peu de verdure à cause des équipements récréatifs qui occupent l'espace (patios, piscines, fontaines, cabanons, etc.)



Figure 18 - Vignette - Analyse de la forme urbaine du quartier adjacent au parc Edward Janiszewski¹⁸

Les secteurs unifamiliaux secondaires semblent assez bien desservis en espaces verts et en équipements publics. Ils sont généralement dépourvus de petits parcs locaux, mais demeurent à proximité des principaux parcs de quartier ou du parc du Centenaire William Cosgrove. Ils n'offrent pas ou peu de commerces et de services de proximité. L'aménagement des voies de circulation est similaire à celui observé dans les autres secteurs de la municipalité.

Ensembles jumelés, en rangée ou multifamiliaux

L'urbanisation du territoire de Dollard-des-Ormeaux s'est également caractérisée par la construction de typologies résidentielles de moyenne densité, notamment dans les quartiers adjacents aux parcs Lake Road, Sunnybrooke et Westwood. La municipalité comprend ainsi une diversité d'ensembles de maisons unifamiliales jumelées, de maisons unifamiliales en rangée (ou maisons de ville), de multiplex et d'immeubles multifamiliaux.

L'implantation des bâtiments, répartis selon le modèle des projets intégrés, s'organise principalement autour d'une cour intérieure, dont les aménagements varient (aires de stationnement extérieures, cours partagées, jardins collectifs, etc.). La hauteur des édifices plus anciens se limite généralement à deux étages tandis que certains immeubles récents présentent une hauteur pouvant atteindre huit étages (et même douze étages plus récemment).

Le caractère architectural est fortement homogène dans la mesure où chacun des ensembles résidentiels a été construit par la même entreprise immobilière, offrant une gamme de logements similaires et un design uniforme.

Les secteurs construits dans les années 1960-1970 se caractérisent dans certains cas par un cadre bâti désuet, et certains terrains seraient propices à des opérations de rénovation urbaine. Toutefois, ils bénéficient d'une couverture végétale abondante composée d'arbres matures.

Certains ensembles jumelés, en rangée ou multifamiliaux (Forest Village, Woodland, Sunnybrooke Village, Fairview Heights) sont dotés d'équipements collectifs (piscine extérieure, centre communautaire). Néanmoins, les espaces semi-privés sont souvent dénudés de mobilier urbain qui favoriserait leur appropriation par les résidentes et résidents. Les aires de stationnement sont situées soit à l'extérieur, en demi-sous-sol ou en souterrain.



Figure 19 - Vignette - Analyse de la forme urbaine du quartier adjacent au parc Sunnybrooke



© Google

Figure 20 - Ensembles jumelés, contigus et multifamiliaux

Boulevards Saint-Jean et des Sources

Les abords de ces boulevards sont caractérisés par des bâtiments commerciaux et résidentiels multifamiliaux. Malgré la diversité des usages qu'on y retrouve, les immeubles sont pour la plupart monofonctionnels, sauf depuis 2020 où des projets mixtes y ont été autorisés. L'offre commerciale de biens et de services courants ou semi-courants (commerces de détail, services personnels et professionnels) est diversifiée et hétéroclite. Il y a toutefois plusieurs interruptions dans la continuité commerciale le long de ces artères. La présence de nombreux concessionnaires automobiles y est également observée.

La morphologie urbaine générale des boulevards se matérialise par une emprise de voirie d'environ 32 mètres, par de larges marges de recul, des bâtiments de taille importante, isolés et relativement espacés entre eux. L'unité de paysage est parfois marquée par des immeubles de moyenne hauteur, allant de six à neuf étages.

Les édifices commerciaux sont majoritairement construits selon le modèle des mails commerciaux linéaires ouverts. Les commerces sont implantés en retrait des terrains, avec de vastes aires de stationnement en cours avant créant un environnement minéralisé. Les taux d'implantation au sol sont faibles et la hauteur du cadre bâti commercial se limite bien souvent à un étage. Les propriétés commerciales apparaissent, à cet égard, sous-utilisées et renferment ainsi un fort potentiel de requalification urbaine. L'aspect architectural des bâtiments est relativement sobre et reflète un souci de fonctionnalité. L'aménagement des sites et l'affichage sont par ailleurs résolument adaptés à l'automobile.

Les immeubles de bureaux, accueillant parfois des commerces en rez-de-chaussée, viennent également s'intégrer dans la trame urbaine.

Les boulevards Saint-Jean et des Sources sont aussi bordés par des résidences multifamiliales de 4 à 9 étages. Ces édifices sont implantés avec une marge de recul de 12 à 14 mètres. Les cours avant sont verdies et souvent dotées d'aménagements paysagers. On y retrouve parfois un débarcadère aménagé entre la voie publique et l'entrée des bâtiments. Ils sont pour la plupart pourvus d'aires de stationnement souterraines, notamment dans le cas de constructions



Figure 21 - Vignette - Analyse de la forme urbaine des boulevards Saint-Jean et des Sources (à gauche) & encadrement du paysage urbain du boulevard Saint-Jean par les édifices en hauteur (à droite)

contemporaines, et d'espaces de stationnement extérieurs essentiellement localisés dans les cours latérales et arrières.

Les boulevards se démarquent par un partage de la voirie favorable aux déplacements automobiles, en offrant 3 à 4 voies véhiculaires dans chaque sens. Ils sont, malgré tout, dotés de trottoirs à leurs abords. Les conditions de circulation difficiles, avec une problématique de congestion routière aux heures d'achalandage et la faible part dédiée aux transports actifs, révèlent l'importance, voire l'urgence, de repenser la mobilité sur ces artères principales.

Les aménagements paysagers des domaines public et privé sont généralement sommaires, comprenant peu d'arbres et des superficies herbacées limitées. L'environnement urbain est ainsi marqué par l'insuffisance du couvert végétal, ce qui a un impact considérable en matière d'îlots de chaleur et de gestion des eaux pluviales. De plus, le paysage urbain de ces boulevards est marqué par la présence de lignes majeures de transport électrique.

Les boulevards constituent, dans la forme suburbaine, des secteurs propices à l'implantation d'édifices de plus haute densité, compte tenu de la largeur confortable de l'emprise publique et de la rue. Les immeubles en hauteur permettent en effet d'établir un encadrement intéressant des boulevards et de consolider un milieu déstructuré à certains endroits.



Figure 22 - Typologies commerciales des boulevards des Sources et Saint-Jean (à gauche) & typologies résidentielles (à droite)

Secteur d'emplois

Le secteur d'emplois de Dollard-des-Ormeaux correspond à la partie du territoire localisée à proximité de l'autoroute, notamment sur le boulevard Saint-Régis, et de part et d'autre du boulevard des Sources, sur le boulevard Brunswick.

Le secteur est tout d'abord composé de nombreux établissements commerciaux offrant des biens de consommation courante et des services. L'offre commerciale est dominée par les Galeries des Sources, un complexe de 32 500 m² regroupant boutiques, restaurants et grandes surfaces, ainsi que le Marché de l'Ouest comprenant des magasins d'alimentation et des espaces maraîchers. Le complexe commercial des Galeries des Sources est partagé presque à parts égales entre les villes de Dorval et de Dollard-des-Ormeaux, ce qui soulève des enjeux de cohésion urbanistique.

L'activité industrielle demeure présente avec des entreprises de divers secteurs économiques (se référer à la section Profils sociodémographique et économique). De nombreux édifices sont toutefois convertis et réutilisés à des fins commerciales, ce qui souligne l'enjeu de pérennité des activités productives sur le territoire, notamment sur les boulevards Saint-Régis et Brunswick. Le maintien des entreprises permet de prévenir la fuite observée de la main-d'œuvre locale. En effet, selon l'Enquête origine destination menée en 2018 par l'Agence régionale de transport métropolitain, 79,4 % des déplacements tous modes, réalisés en heure de pointe matinale, avaient comme destination un lieu extérieur à Dollard-des-Ormeaux.

Malgré tout, la cohabitation entre différents usages crée un environnement économique stimulant où des commerces complémentaires aux industries contribuent à la synergie entre les entreprises.

La forme urbaine de ce secteur est caractérisée par des bâtiments isolés, sur des terrains de grandes superficies, avec de larges aires de stationnement extérieures. L'aménagement paysager des domaines public et privé est peu raffiné.



© Google



© BTB Reit - Cogir

Figure 23 - Vignette - Analyse de la forme urbaine du secteur d'emplois compris entre les boulevards Salaberry et Brunswick (à gauche) & Marché de l'Ouest et Galerie des Sources (à droite)

Annexe A – Portrait du territoire
Plan d'urbanisme de la Ville de Dollard-des-Ormeaux 2025

Ce secteur est aménagé principalement pour faciliter l'accès véhiculaire en consacrant l'essentiel de la voirie à l'automobile et aux camions, au détriment du transport actif. Ce faisant, l'environnement urbain s'avère peu convivial aux déplacements réalisés à pied ou à vélo. De plus, il en découle un couvert végétal restreint associé à l'aménagement d'espaces de stationnement ou de manœuvres surdimensionnées, exacerbant les îlots de chaleur et diverses problématiques environnementales. Toutefois, il convient de souligner les efforts menés par la Ville de Dollard-des-Ormeaux qui visent à atteindre un indice de canopée de 25 %. La plantation d'arbres en cours avant, qui, avec le temps, transformeront significativement le paysage, est l'une des actions en cours qui témoigne de cette stratégie de verdissement.



Figure 24 - Bâtiments commerciaux et industriels, centre de divertissement sur le boulevard Brunswick (à gauche et en haut à droite) et sur le boulevard Saint-Régis (en bas à droite)

4. LIEUX ET BÂTIMENTS D'INTÉRÊT PATRIMONIAL

Le territoire de Dollard-des-Ormeaux compte un secteur d'intérêt archéologique et quelques immeubles présentant un intérêt patrimonial, soit parce qu'ils affichent, par rapport à des bâtiments comparables, des caractéristiques inhabituelles et intéressantes quant à leur architecture, soit qu'ils sont des points de repère dans leur milieu, ou qu'ils sont reconnus comme témoin important de leur époque de construction. On compte parmi ceux-ci huit (8) lieux de culte et trois (3) habitations :

Lieux de culte d'intérêt patrimonial

- 4695-4697, boulevard Saint-Jean
Sainte-Geneviève United;
- 451-455, chemin Spring Garden
First Church of the Nazarene;
- 220, promenade Hyman
Fairview Alliance
- 106-a, rue Anselme-Lavigne
Église Saint-Luc - Saint-Luke Catholic Church
- 96, rue Fredmir
Synagogue Or Shalom
- 52, rue Joseph-Paiement
First Christian Reformed Church
- 96, rue Roger-Pilon
Federation CJA
- 57, rue Westpark
Christ the Redeemer Lutheran Church



Figure 25 - Maisons ancestrales sur le boulevard des Sources (no 4139 en haut et no 4600 en bas)

Bâtiments à valeur patrimoniale

- 4139, boulevard des Sources
Maison Clovis-Legault dit Deslauriers ;
- 4600, boulevard des Sources ;
- 4337, boulevard Saint-Jean
Maison Augustin-Demers.

Ces trois bâtiments font partie de l'inventaire des immeubles construits avant 1940 et présentant une valeur patrimoniale, établi le 18 mai 2023 par le conseil de l'Agglomération de Montréal en vertu de l'article 120 de la Loi sur le patrimoine culturel. Il s'agit d'édifices transformés et adaptés à leur occupation actuelle.

Le Plan d'urbanisme reconnaît qu'une attention particulière devra être portée à tout projet de rénovation, transformation ou construction sur les terrains visés. À ce titre, la mise en valeur des composantes d'origine, des espaces extérieurs, des caractéristiques paysagères et des éléments et des détails architecturaux pourrait être considérée.

Secteur d'intérêt archéologique

Le Bois-de-Liesse est identifié comme un secteur d'intérêt archéologique à fort potentiel. Les boisés et les milieux humides ont été propices aux activités de chasse et de pêche des Premières Nations depuis plus de 4 000 ans.

5. ÉQUIPEMENTS COLLECTIFS

Institutions

Dollard-des-Ormeaux est dotée d'un réseau d'établissements scolaires complet, incluant 3 écoles primaires francophones (Saint-Luc, Dollard-des-Ormeaux, du Bois-de-Liesse), une école secondaire (des Sources) ainsi que 4 écoles élémentaires anglophones (Wilder Penfield, Westpark, Springdale, Sunshine Academy). La ville est également pourvue de plusieurs établissements éducationnels privés. La municipalité compte par ailleurs 3 centres de la petite enfance (CPE) et 11 garderies.

En matière de services de santé et services sociaux, la ville est desservie par plusieurs groupes de médecine de famille (GMF) et cliniques, d'un centre d'hébergement de soins de longue durée (CHSLD), d'une résidence pour personnes âgées et d'une future Maison des aîné(e)s.

Le Pôle civique concentre l'hôtel de ville, la bibliothèque, 3 arénas, le centre aquatique, des équipements de conditionnement physique intérieur et extérieur, le centre communautaire, le centre culturel et le centre des arts de la ville. Le Pôle constitue le cœur de la vie communautaire et civique de Dollard-des-Ormeaux. À cet égard, son accessibilité depuis les secteurs résidentiels est importante. Le second pôle institutionnel est localisé aux abords du boulevard des Sources. Il accueille le poste de quartier 4 du Service de police de la Ville de Montréal (SPVM), la caserne de pompiers, le bâtiment des travaux publics ainsi que 2 cimetières. D'après l'Observatoire québécois du loisir, Dollard-des-Ormeaux est une des villes du Québec qui consacre la plus grande part de son budget de fonctionnement à l'offre de loisirs et de culture.

Lieux de culte

La Ville de Dollard-des-Ormeaux comprend plusieurs lieux de culte de différentes religions, incluant église, synagogue, temple hindou, mosquée et autres.



Figure 26 - Centre aquatique et Centre civique de Dollard-des-Ormeaux

Parcs et espaces verts

La Ville de Dollard-des-Ormeaux bénéficie d'une bonne desserte en espaces verts pour l'ensemble des milieux résidentiels. Le secteur commercial et industriel, à proximité de l'autoroute, en demeure toutefois démunie.



Figure 27 - Parcs Edward Janiszewski (à gauche) & Westminster (à droite)

Dollard-des-Ormeaux comprend 4,8 hectares de parcs pour 1000 habitantes et habitants, ce qui est plus élevé que la norme de 4 ha/1000 personnes établie par le gouvernement du Québec en la matière (Ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche du Québec en 1989). Les parcs sont répartis selon diverses typologies en fonction de leur envergure. Alors que les parcs locaux offrent principalement des aires de jeux pour enfants, les parcs de quartier comportent de plus une pluralité d'installations sportives. Le réseau de 34 parcs offre ainsi une multitude d'équipements récréatifs susceptibles de répondre à une variété de besoins.

Le parc du Centenaire William Cosgrove, d'une superficie de 55 hectares, constitue le principal lieu récréatif de la Ville. Agrémenté d'un bassin d'eau et de massifs arborescents, il offre une véritable fenêtre paysagère au cœur du milieu urbain. Il en est de même pour le Bois-de-Liesse où environ 60 hectares sont voués aux fins de conservation (se référer à la section 6 : Composantes naturelles et paysagères).

Depuis plusieurs années, la Ville de Dollard-des-Ormeaux procède à la mise à niveau de tous ses parcs afin d'en faire des espaces publics inclusifs, universellement accessibles et intergénérationnels. Il s'agit d'un processus qui évolue au fil du temps, en fonction des besoins variables de la population.

La mise à niveau du mobilier, des équipements et des matériaux, la valorisation d'une composition paysagère de qualité ainsi que la consolidation d'espaces publics inclusifs, universellement accessibles et intergénérationnels font partie des enjeux à considérer lors de la programmation et la planification de ces espaces collectifs.

Annexe A – Portrait du territoire
Plan d'urbanisme de la Ville de Dollard-des-Ormeaux 2025

Plan 6 - Institutions, parcs et espaces verts



6. COMPOSANTES NATURELLES ET PAYSAGÈRES

Boisés, milieux humides et friches naturelles

Le Bois-de-Liesse, le parc du Centenaire William Cosgrove et le parc Frederick Wilson concentrent la plupart des boisés et des milieux humides de la municipalité. Les boisés sont principalement peuplés d'érables et de divers feuillus. Ils abritent par ailleurs une riche biodiversité et constituent à ce titre une richesse écologique.

Le territoire est également pourvu de diverses friches naturelles herbacées et arbustives, notamment dans les emprises d'Hydro-Québec.



© Serge Daigneault



© RaM. M

Figure 28 – Bois-de-Liesse (à gauche) & Parc du Centenaire William Cosgrove (à droite)

Le Parc-Nature du Bois-de-Liesse, de gestion régionale d'agglomération, est intégré à l'Éco-territoire de la coulée verte du ruisseau Bertrand, qui englobe également le Bois-de-Saraguay et la rive de la Rivière-des-Prairies. Cet éco-territoire fait l'objet d'un plan d'aménagement dans lequel différents pôles sont identifiés. Dans celui du Bois-de-Liesse, l'intention est de mettre en valeur le ruisseau par la réalisation de travaux de restauration et d'aménagement d'un parcours de découverte.

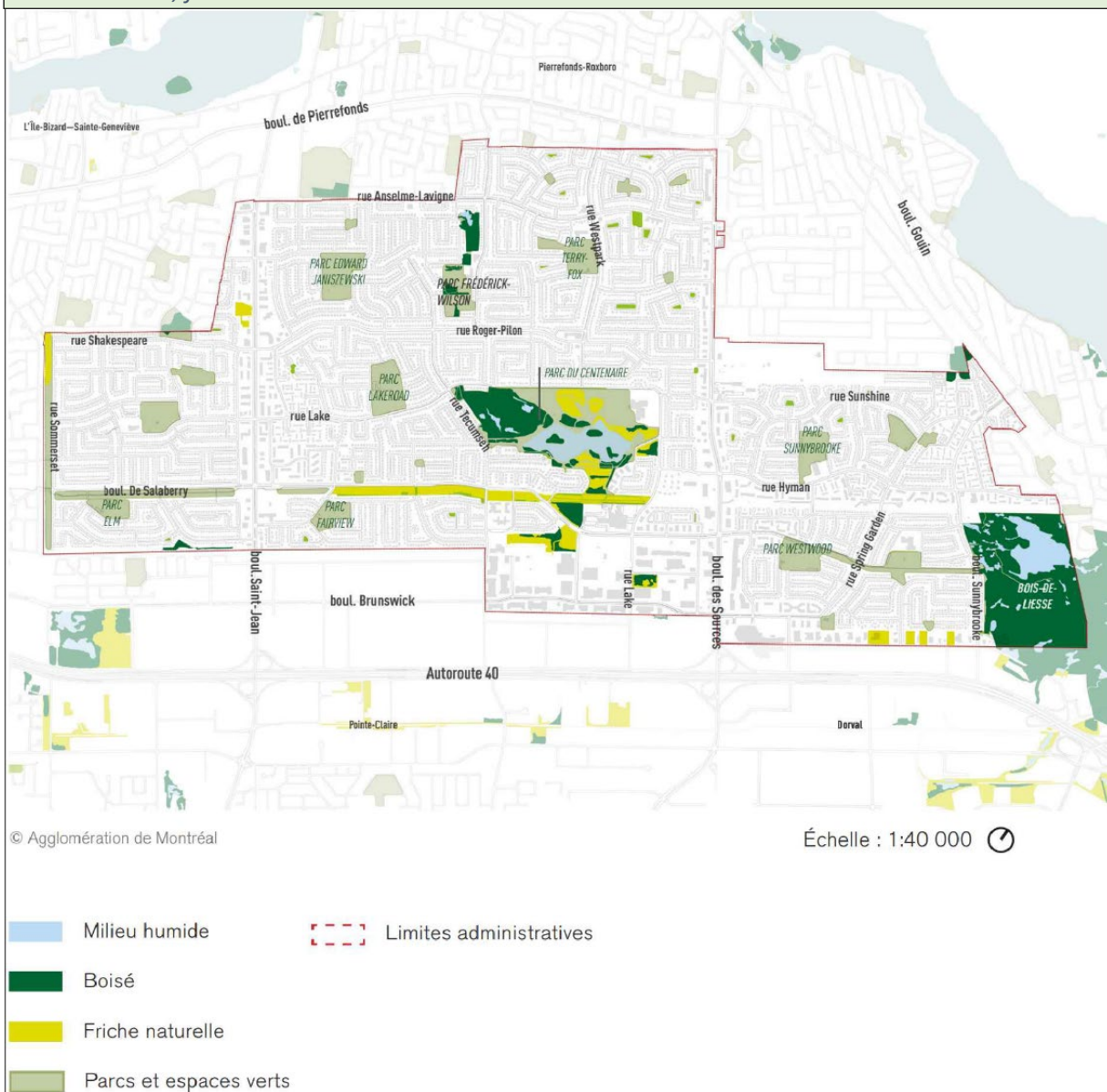
Couvert végétal

Le milieu résidentiel, les lots institutionnels et les espaces verts bénéficient d'un couvert végétal généreux, composé de gazons, massifs et aménagements arbustifs et de plantation d'arbres. La canopée mature renforce à cet égard le caractère verdoyant de Dollard-des-Ormeaux. En raison d'une canopée plus récente, les températures de surface relevées dans le tissu unifamilial secondaire sont toutefois plus élevées que celles observées dans le tissu plus ancien.

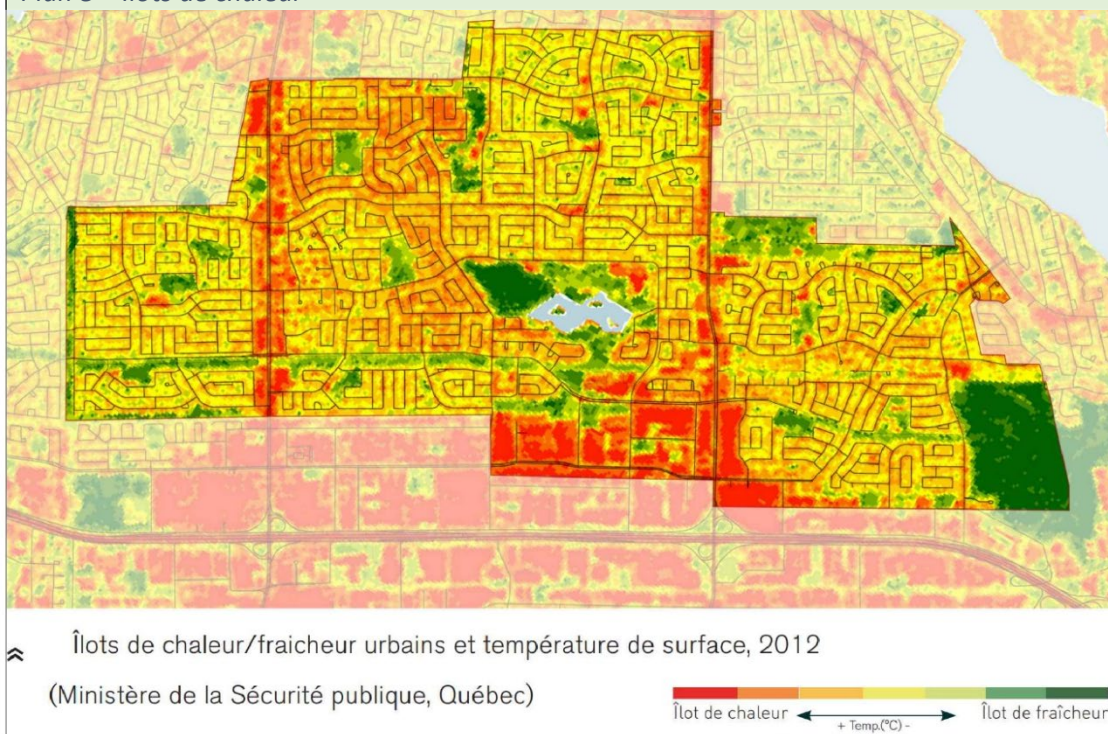
Le manque d'espaces végétalisés et de plantations dans le secteur commercial et industriel ainsi qu'aux abords des boulevards est particulièrement perceptible (se référer à la section 3 : Morphologie urbaine). La faible végétalisation et l'environnement minéralisé des propriétés de ce secteur exacerbent vraisemblablement les effets d'îlot de chaleur urbain à ces endroits (aires de stationnement, aires de manœuvre, etc.).

Annexe A – Portrait du territoire
Plan d'urbanisme de la Ville de Dollard-des-Ormeaux 2025

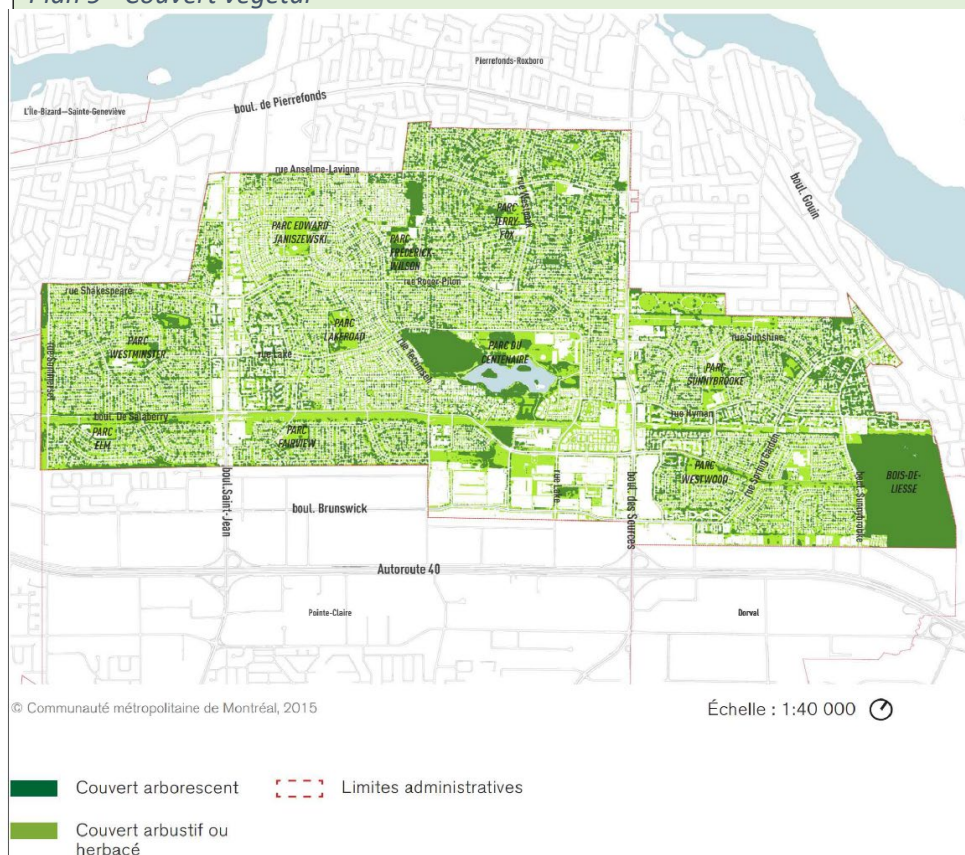
Plan 7 - Boisés, friches naturelles et milieux humides



Plan 8 – Îlots de chaleur



Plan 9 - Couvert végétal



7. MOBILITÉ

Enquête origine-destination

L'enquête origine-destination réalisée en 2018 stipule que le mode de déplacement privilégié par la population est l'automobile. Ainsi, 77,7 % des déplacements produits et 84,5 % des déplacements attirés à Dollard-des-Ormeaux sont effectués en voiture. La part du transport collectif s'élève à 13,5 % pour les déplacements provenant de la municipalité et 5 % à destination de celle-ci. La part des déplacements actifs avoisine le 5 % dans les deux cas.

En ce qui trait aux lieux de déplacements en heure de pointe du matin, les gens de Dollard-des-Ormeaux se dirigent principalement vers Montréal (72,4 %) ou à l'intérieur même de Dollard-des-Ormeaux (20,6 %) ; certains vont vers Laval (2,3 %), vers Longueuil (1 %) ou à l'extérieur de la région métropolitaine (1,8 %), pour un total de 25 666 déplacements).

Réseau routier

Le réseau routier a été initialement conçu pour pourvoir à la fluidité de la circulation automobile, assurant ainsi une relative rapidité des déplacements. Le système de hiérarchisation des voies, planifié et construit dans les années 60 jusqu'à aujourd'hui, atteint sa capacité quasi maximale, ce qui cause la congestion importante subie aujourd'hui sur ses artères principales aux heures d'achalandage. Les artères et les autoroutes n'offrent aucun itinéraire alternatif puisque le patron de circulation rabat les flux automobiles vers les voies collectrices et les boulevards.

Le stationnement sur rue est généralement interdit durant la nuit, sauf autorisations exceptionnelles. Dans certains secteurs, il peut toutefois être autorisé de nuit moyennant un permis. La ville compte par ailleurs quelques aires de stationnement public (Centre civique, Barnett et Davignon) et offre des bornes de recharge pour véhicules électriques au Centre civique.



Figure 29 - Rue Westpark

© Google

La rue Westpark est pourvue de trottoirs, d'une piste cyclable et de traverses piétonnes assurant la sécurité des déplacements actifs.



© Google

Figure 30 - Carrefour entre les boulevards Saint-Jean et Salaberry

L'aménagement des artères est principalement dédié à la circulation automobile.

Arterial roads are mainly designed for vehicular traffic.

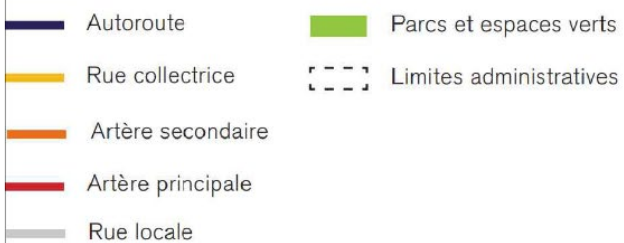
Annexe A – Portrait du territoire
Plan d'urbanisme de la Ville de Dollard-des-Ormeaux 2025

Plan 10 - Réseau routier



© Agglomération de Montréal, 2019

Échelle : 1:40 000



Transport collectif

L'avènement du REM viendra substantiellement bonifier l'offre en transport collectif de l'ouest de l'île de Montréal. La Ville de Dollard-des-Ormeaux sera desservie par deux branches du réseau, soit la ligne de Deux-Montagnes et celle de Sainte-Anne-de-Bellevue. La Ville bénéficiera ainsi de la proximité de quatre stations du REM : Fairview-Pointe-Claire, Des Sources, Sunnybrooke et Pierrefonds-Roxboro, qui offriront la correspondance avec le réseau de bus de la société de transport de Montréal (STM). Il est à noter que l'inauguration du REM entraînera une refonte du réseau de transport collectif.

Aujourd'hui, près d'une dizaine de lignes d'autobus sillonnent le territoire et relient différents points d'intérêt (Centre civique, centres commerciaux, écoles, etc.). Elles desservent notamment le terminus établi sur le site du centre commercial Fairview à Pointe-Claire. Trois lignes d'autobus express relient les stations de métro, pour une durée moyenne de déplacement de 35 minutes : les lignes express 409 des Sources-Du Collège, 470 Pierrefonds-Côte Vertu et 475 Dollard-des-Ormeaux-Côte Vertu (heures de pointe seulement). La Ville de Dollard-des-Ormeaux est aussi dotée de deux aires de stationnement incitatif, l'une à proximité du Centre civique, en face de la rue Lake (Ligne 475), et l'autre à la gare de train de banlieue Sunnybrooke.

La Société de transport de Montréal (STM) révisé actuellement la desserte de bus sur le territoire de la ville afin de le rendre plus attrayant, performant et adapté à l'évolution du transport collectif sur l'île de Montréal. Cet exercice vise aussi un arrimage avec l'arrivée du REM sur le territoire de la ville de Dollard-des-Ormeaux.



© Flickr

Figure 31 - Ligne STM 208 - Brunswick



© CDPQ Infra

Figure 32 - Perspective architecturale du REM depuis l'autoroute 40, à proximité des stations des Sources et Fairview-Pointe-Claire

Déplacements actifs

À Dollard-des-Ormeaux, un réseau de pistes cyclables permet de rejoindre les gares de Sunnybrooke et Pierrefonds-Roxboro, ainsi que les villes de l'ouest et du nord : de Kirkland jusqu'à Sainte-Anne-de-Bellevue et Senneville ; les arrondissements de L'Île-Bizard-Sainte-Geneviève et Pierrefonds-Roxboro, puis Montréal vers l'est, via le Bois-de-Liesse. Toutefois, aucun lien cyclable vers le sud ne permet de relier la municipalité aux villes de Dorval, Pointe-Claire et au lac Saint-Louis.

Les déplacements actifs sur le territoire de Dollard-des-Ormeaux sont essentiellement effectués sur de courtes distances, à l'intérieur des différents quartiers. La limitation des trajets possibles et les détours créés par la trame organique allongent les temps de parcours à pied ou à vélo ; ainsi la distance entre les pôles d'activités et les milieux résidentiels peut s'avérer importante.

Les rues locales sont pour la plupart dénuées de trottoirs, lesquels se limitent généralement aux abords des voies collectrices et des artères. Par ailleurs, le réseau de rues accorde la primauté aux déplacements véhiculaires et se révèle, dans certains cas, peu adapté aux déplacements actifs ou aux itinéraires de transports collectifs.

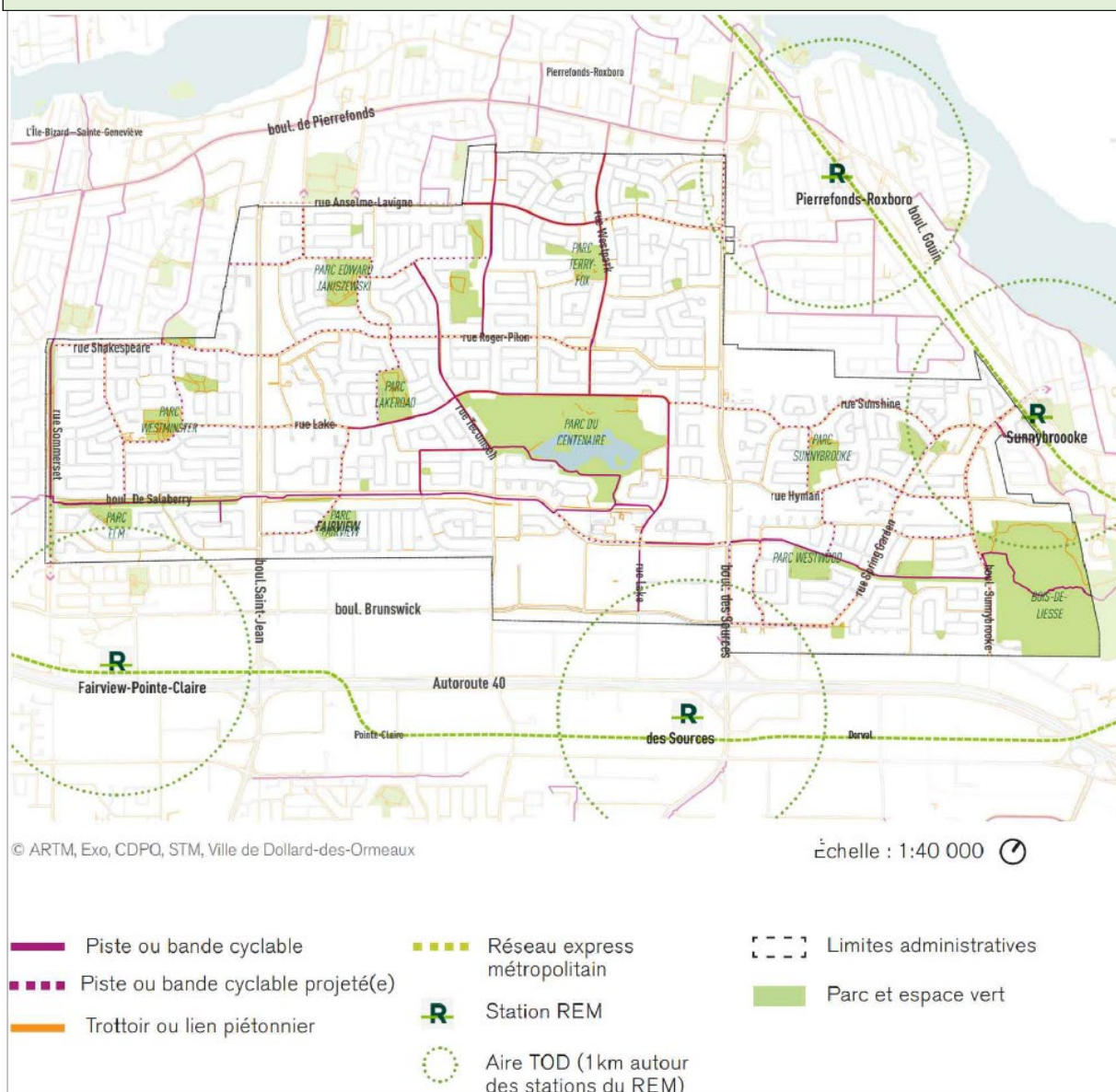
Annexe A – Portrait du territoire
Plan d'urbanisme de la Ville de Dollard-des-Ormeaux 2025

La question de l'accessibilité aux stations du REM est primordiale pour favoriser un report modal alliant transport collectif et déplacements actifs. Les autoroutes et grands boulevards peuvent souvent représenter une barrière difficilement franchissable à pied ou à vélo. À cet élément s'ajoutent les conditions difficiles et dangereuses de mobilité active dans le secteur industriel, à proximité de l'autoroute Félix-Leclerc et des boulevards des Sources et Brunswick.

Plan 11 - Transport collectif



Plan 12 - Réseau cyclable et cheminements actifs



8. CONTRAINTES

Contraintes anthropiques

Les contraintes anthropiques correspondent essentiellement à des équipements et des activités pouvant provoquer des nuisances et affectant les usages dits sensibles, tels que les habitations, les bibliothèques, les écoles, les garderies, les services de santé, etc. Elles tiennent également compte des terrains contaminés et des problématiques d'interfaces entre différentes catégories d'usages.

Les principales contraintes relevées sur le territoire de Dollard-des-Ormeaux sont :

Annexe A – Portrait du territoire
Plan d'urbanisme de la Ville de Dollard-des-Ormeaux 2025

- Les autoroutes et les voies rapides ;
- Les lignes de transport électriques d'Hydro-Québec ;
- Les postes de transformation d'Hydro-Québec ;
- Les infrastructures de transport lourd, comme les voies ferrées principales et les axes de transit et de camionnage ;
- Les activités industrielles et commerciales voisines aux zones résidentielles.

La gestion des contraintes anthropiques peut s'effectuer grâce à différentes mesures de mitigation des nuisances qui pourraient être renforcées, ou par une optimisation des sites pouvant faire l'objet d'aménagements publics (l'emprise d'Hydro-Québec, par exemple).



© Google

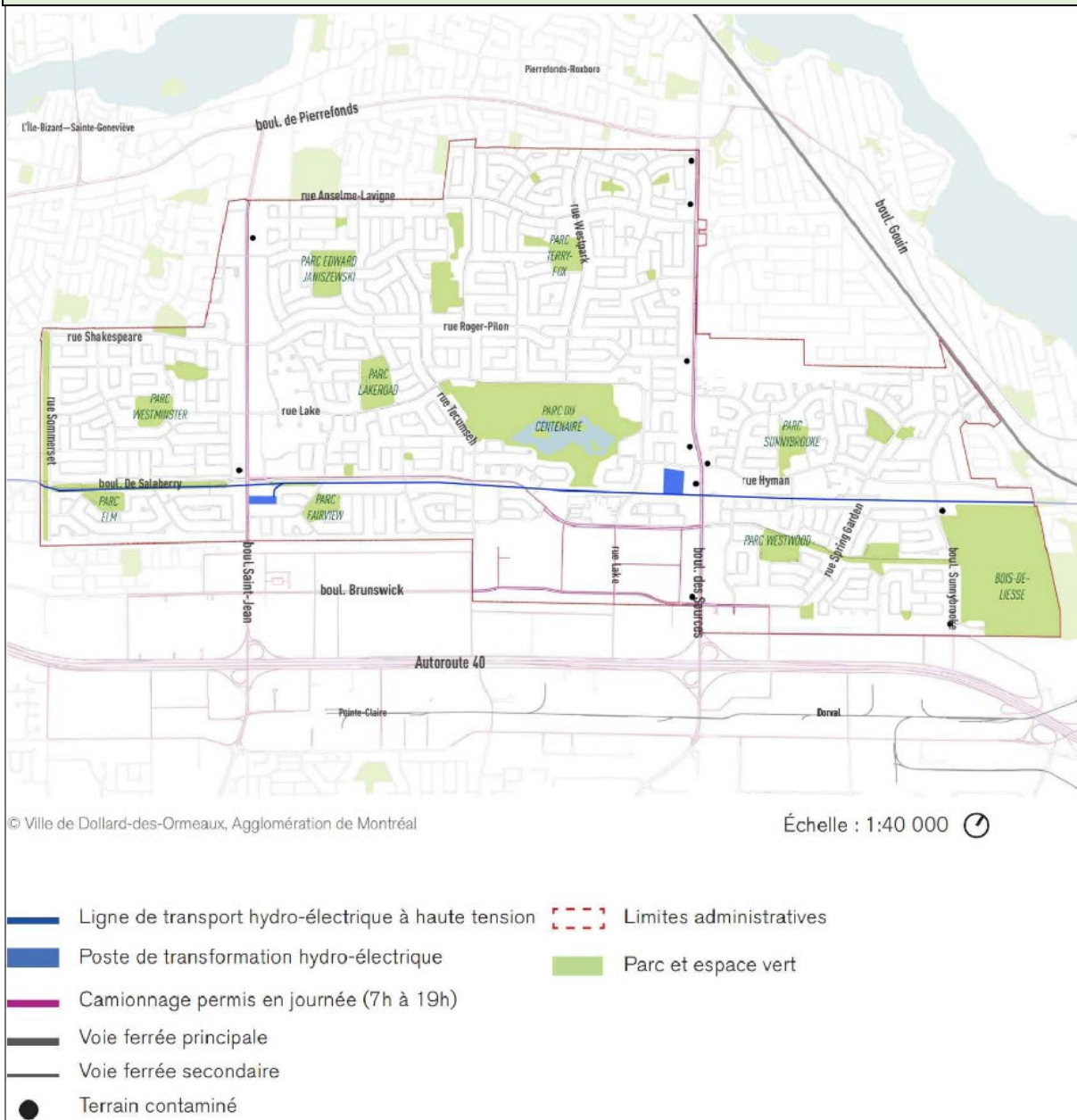


© Hydro-Québec

Figure 33 - Barrière entre la zone industrielle de Pointe-Claire et le secteur Fairview (à gauche) & Ligne d'alimentation 315 kV aux abords du boulevard Salaberry - Proposition d'aménagement (à droite)

Annexe A – Portrait du territoire
Plan d'urbanisme de la Ville de Dollard-des-Ormeaux 2025

Plan 13 - Contraintes naturelles et anthropiques



Bibliographie

Statistique Canada (2023). Profil du recensement de la population de 2021 (mise à jour du 15 novembre 2023).

Ville de Montréal (2023). Montréal en statistiques, Agglomération de Montréal : Profils sociodémographiques, recensement 2021.

Communauté métropolitaine de Montréal (2021). Observatoire du grand Montréal - Portraits territoriaux : Ville de Dollard-des-Ormeaux (édition 2021).

Autorité régionale de transport métropolitain (2018). Enquête origine-destination 2018, tableau des résultats - 132 - Dollard-des-Ormeaux (22 juin 2020).

Ville de Montréal (2018). Agglomération de Montréal : Profil économique (édition juin 2019).

Communauté métropolitaine de Montréal (2013). Offre et besoins en logements sociaux et abordables dans le Grand Montréal (Cahier métropolitain n°3). Repéré à https://cmm.qc.ca/wp-content/uploads/2019/02/cahiersMetropolitains_no03.pdf

Communauté métropolitaine de Montréal (2012). Un grand Montréal : attractif, compétitif et durable. Repéré à <https://cmm.qc.ca/planification/plan-metropolitain-damenagement-et-de-developpement-pmad/>

Communauté métropolitaine de Montréal (2018). Part de la superficie totale en aires protégées, 2017. Repéré à <https://observatoire.cmm.qc.ca/101-du-territoire-du-grand-montreal-en-aires-protegees/>

Ville de Dollard-des-Ormeaux (2019). Guide des loisirs.

Communauté métropolitaine de Montréal (2018). Fiche d'information : Sunnybrooke, gare existante, Montréal. Repéré à https://donnees-et-statistiques.cmm.qc.ca/fileadmin/user_upload/fiche/TOD/FicheTod_61.pdf

Communauté métropolitaine de Montréal (2018). Carte interactive. Repéré à <http://cmm.qc.ca/champsintervention/amenagement/programmes-et-reglements-en-amenagement/projets-novateurs-tod/>

Communauté métropolitaine de Montréal (2018). Fiche d'information : Roxboro/Pierrefonds, gare existante, Montréal. Repéré à https://donnees-et-statistiques.cmm.qc.ca/fileadmin/user_upload/fiche/TOD/FicheTod_62.pdf

Ville de Montréal (2015). Le schéma d'aménagement et de développement. Repéré à http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/PROJ_URBAINS_FR/MEDIA/DOCUMENTS/Schema20170301.pdf

Gouvernement du Québec (2019). Répertoire des terrains contaminés. Repéré à <https://www.environnement.gouv.qc.ca/sol/terrains/terrains-contamines/recherche.asp>

Ville de Montréal (s.d.). La coulée verte du Ruisseau Bertrand. Repéré à https://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/grands_parcs_fr/media/images/public/rep_mn_bertrand_tgp.jpg

Ville de Montréal (2014). Plan concept : Écoterritoire de la coulée verte du ruisseau Bertrand. Repéré à https://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/GRANDS_PARCS_FR/MEDIA/DOCUMENTS/PLANCONCEPTBR.PDF

Ville de Montréal (2004). La Politique de protection et de mise en valeur des milieux naturels. Repéré à https://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/grands_parcs_fr/media/documents/politique_protection_mise_en_valeur_milieux_naturels.pdf

Ville de Montréal (2013). Bilan 2009-2013 (août) : Politique de protection et de mise en valeur des milieux naturels. Repéré à https://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/grands_parcs_fr/media/documents/politique_protection_mise_en_valeur_milieux_naturels.pdf

Crédits



Ce Plan d'urbanisme a été élaboré par :

Sylvain Gariépy, urbaniste, LEEF GA

Victor Granier, aménagiste

Sophie Sayad, Aménagiste

Stéphanie Galella, urbaniste-stagiaire

Vérification et mise à jour 2024 - Ville de Dollard-des-Ormeaux :

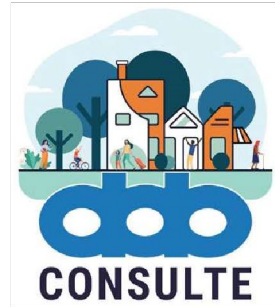
Kerri-Lynn Strotmann, Chef de section - Planification urbaine et gestion du territoire

Julie Ozell, Urbaniste, Chef de division - Urbanisme, permis et inspection

Sylvain Boulianne, Urbaniste, Directeur - Aménagement urbain et ingénierie

Mario St-Jean, Urbaniste conseil

France Giguère, Urbaniste, conseillère à la direction - Aménagement urbain

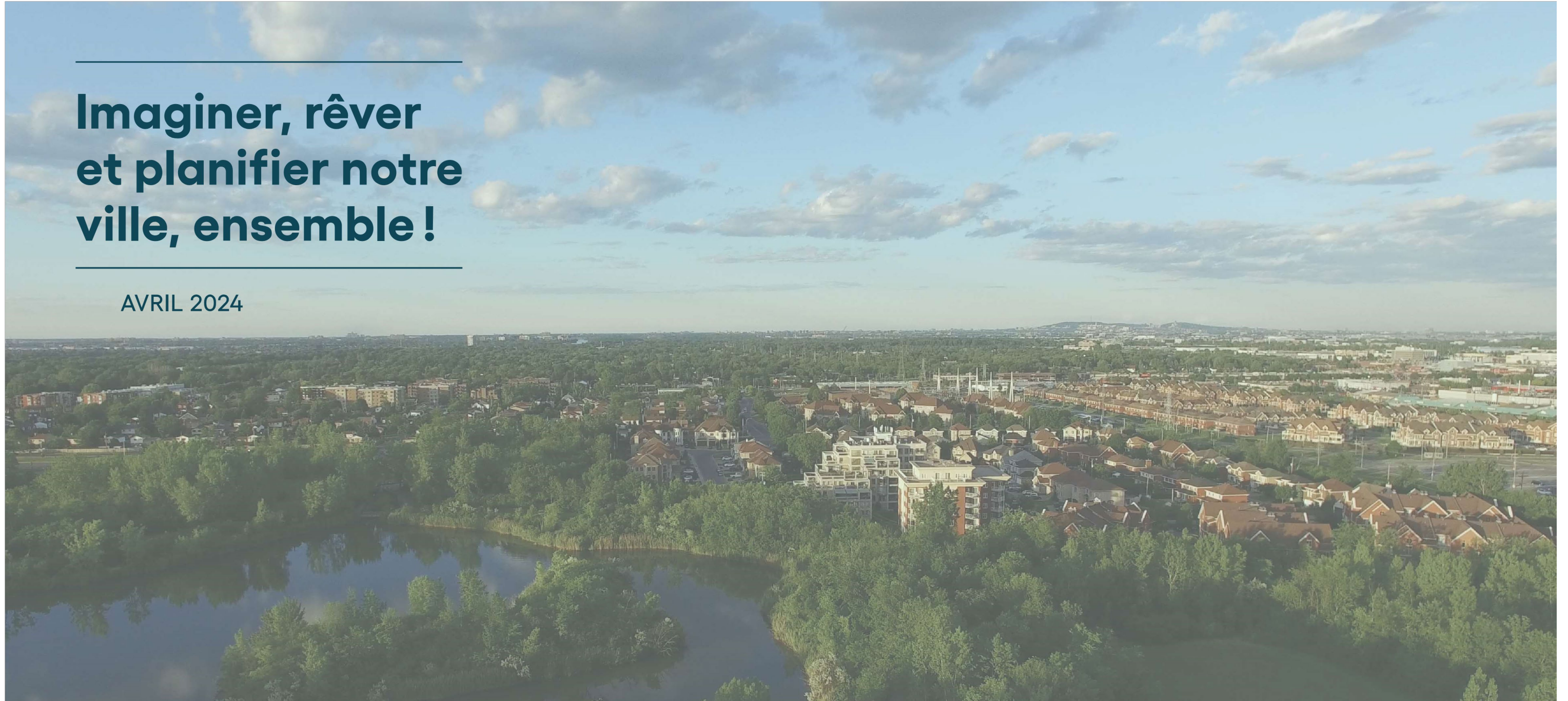


ANNEXE B – STRATÉGIES DE TRANSFORMATION

LA PLANIFICATION DE MILIEUX DE VIE MIXTE DANS NOS SECTEURS COMMERCIAUX

**Imaginer, rêver
et planifier notre
ville, ensemble !**

AVRIL 2024



SECTION 04

Stratégies de transformation applicables au contexte de Dollard-des-Ormeaux



Quelle stratégie la Ville de DDO
peut-elle mettre en place pour créer
des milieux de vie stimulants à
échelle humaine tout en répondant
aux enjeux de logement ?

04 — STRATÉGIES DE TRANSFORMATION APPLICABLES AU CONTEXTE DE DOLLARD-DES-ORMEAUX

Les milieux de vie mixtes

Diversifier les usages dans les secteurs à vocation commerciale en y ajoutant la possibilité **d'intégrer des fonctions résidentielles** qui permettront l'intégration de **projets mixtes**.

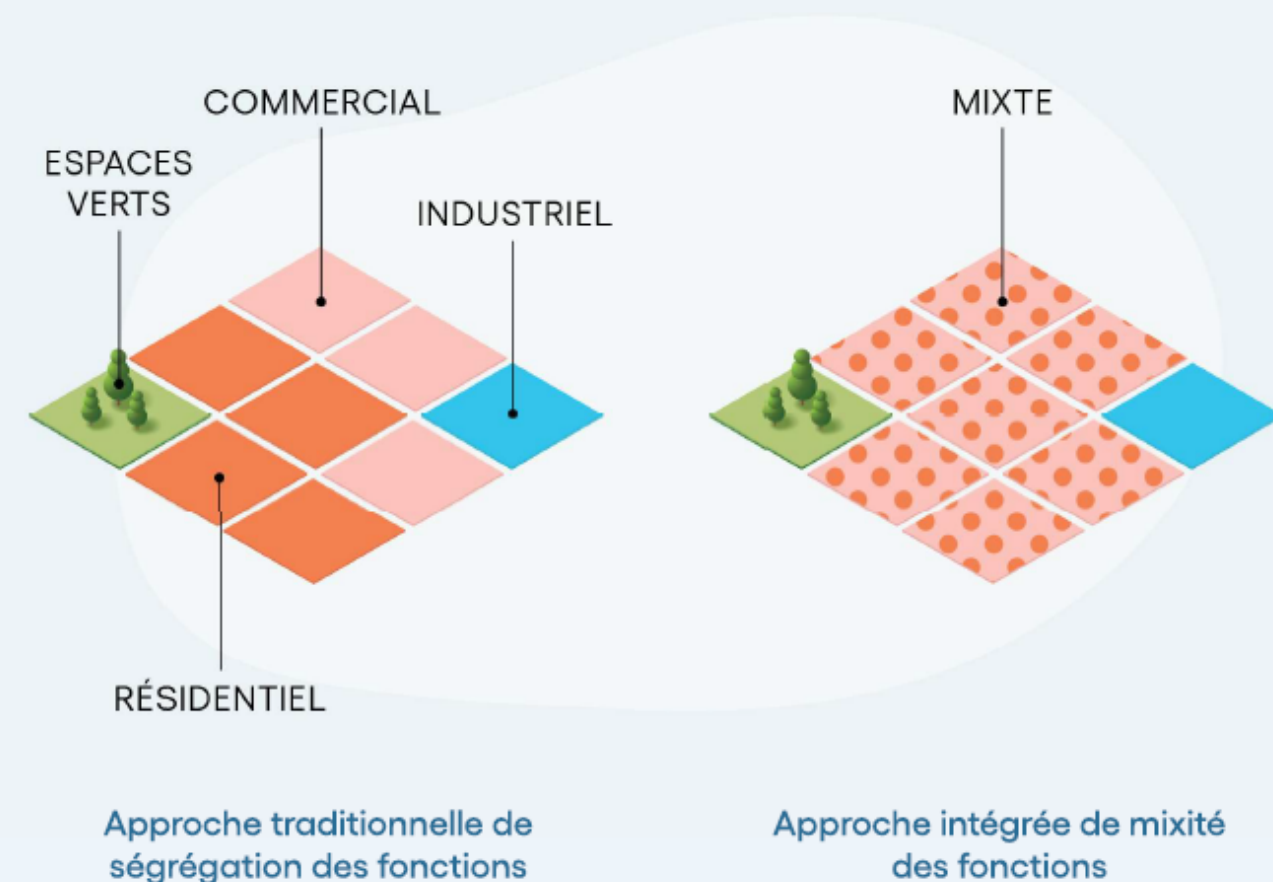


Projet Faubourg Dollard-des-Ormeaux

04 — STRATÉGIES DE TRANSFORMATION APPLICABLES AU CONTEXTE DE DOLLARD-DES-ORMEAUX

Caractéristiques des milieux de vie mixtes

- **Mixité des types d'usages** – Commerces, habitations, espaces publics, etc.
- **Prévoit souvent l'usage commercial au rez-de-chaussée**, de manière à animer les rues et les espaces publics
- **Favorise les déplacements actifs** – Aménagement convivial des espaces publics
- **Aménagements à l'échelle humaine** – Conception qui priorise le confort, la sécurité et l'accessibilité des gens qui les fréquentent
- **Densité adaptée au contexte** – Bassin plus dense de population qui peut supporter l'établissement de commerces de proximité
- **Diversité des types de logements** – Offre une gamme plus importante de types de logements pour répondre aux besoins d'un plus grand nombre de citoyens



04 — STRATÉGIES DE TRANSFORMATION APPLICABLES AU CONTEXTE DE DOLLARD-DES-ORMEAUX

Avantages des milieux de vie mixtes

- **Disponibilité et diversité de logement**
- **Interactions sociales**
- **Options en matière de mobilité durable (mobilité active et collective)**
- **Utilisation efficace de l’espace**
- **Contribue à la vitalité et à la synergie économique**
- **Économie d’énergie et de ressources naturelles (développement durable)**
- **Réduction des îlots de chaleur**
- **Utilisation des infrastructures et équipements existants**

SECTION 05

Encadrement réglementaire proposé



NOTE : L'encadrement réglementaire proposé qui suit a été présenté à la population lors de journées portes ouvertes et en consultation publique en avril et juin 2024. Il a fait l'objet de discussions et d'ajustements par la suite, et sera modifié et adapté dans la réglementation d'urbanisme finale, pour refléter les choix d'aménagement découlant de ces consultations publiques.

05 — ENCADREMENT RÉGLEMENTAIRE PROPOSÉ

Objectif | **L'introduction des éléments qui favorisent la création de milieux de vie mixtes en zone commerciale.**

- **La stratégie vise à élargir l'offre de logement en favorisant une approche respectueuse du cadre bâti actuel de Dollard-des-Ormeaux et adapté à son contexte démographique.**

LES OUTILS À NOTRE DISPOSITION POUR
FAVORISER ET ENCADRER LA MIXITÉ

- **Affectation du sol**
- **Taux d'implantation**
- **Densité**
- **Ratio de stationnement**
- **Aire d'agrément**
- **PIIA**

05 — ENCADREMENT RÉGLEMENTAIRE PROPOSÉ

La mixité des usages

Objectif principal | **Ajouter l’usage résidentiel pour favoriser la transformation progressive de ces secteurs en milieux de vie mixtes.**

CONDITIONS

1. **Maintenir la superficie commerciale dans les projets de redéveloppement**
2. **Favoriser l’implantation de rez-de-chaussée commerciaux dans les secteurs mixtes**
3. **Assurer une homogénéité du bâti existant (PIIA)**
4. **Limiter l’occupation du bâtiment principal à 30% de la superficie du terrain**
5. **Exiger l’aménagement d’aires d’agrément extérieures selon un ratio de 28,8 m² / logement**
6. **Modifier les ratios de stationnement par logement à 1,5 pour les projets résidentiels et 1,25 pour les projets dans les aires TOD (rayon d’un km des stations du REM)**
7. **Instaurer un minimum de 90 % des cases de stationnement résidentiel en souterrain**

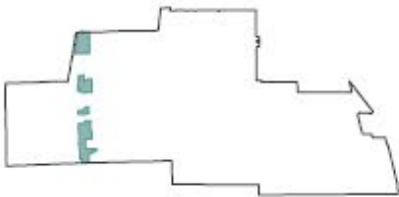


Projet Baldwin — DDO

NOTE : L’encadrement réglementaire proposé ici a été présenté à la population lors de journées portes ouvertes en avril et juin 2024. Il a fait l’objet de discussions et d’ajustements par la suite, et sera adapté dans la réglementation d’urbanisme finale, pour refléter les choix d’aménagement découlant de ces consultations publiques.

05 — ENCADREMENT RÉGLEMENTAIRE PROPOSÉ

Encadrement proposé – Boulevard Saint-Jean



NOTE : L’encadrement réglementaire proposé ici a été présenté à la population lors de journées portes ouvertes en avril 2024. Il a fait l’objet de discussions et d’ajustements par la suite, et sera adapté dans la réglementation d’urbanisme finale, pour refléter les choix d’aménagement découlant de ces consultations publiques.



Incl. les concessionnaires automobiles



Incl. Shakespeare Plaza



Incl. la station-services



Incl. Blue Haven Plaza

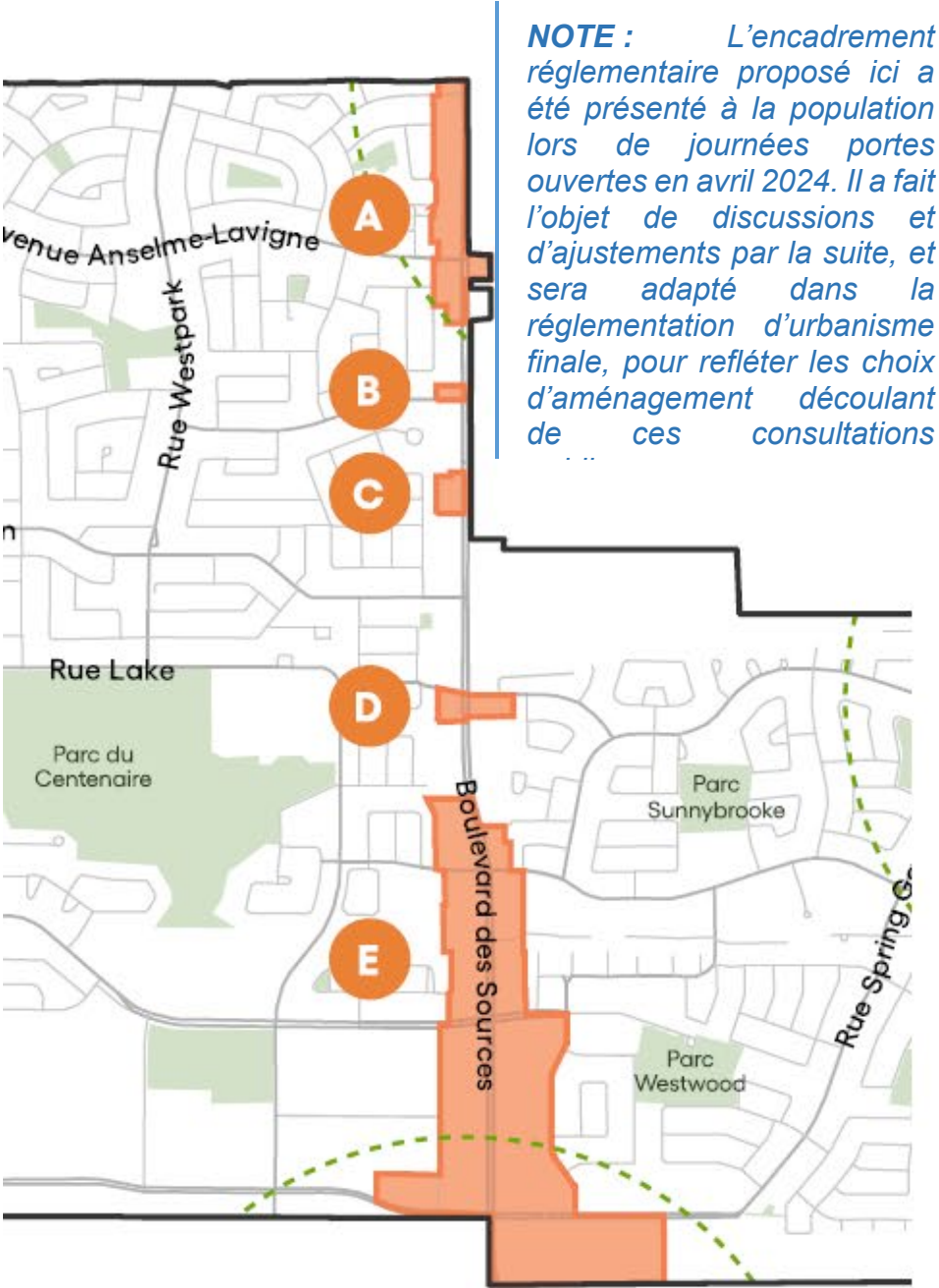
HAUTEUR MAXIMALE PROPOSÉE			
30 m (~ 9 étages)	24 m (~ 7 étages)	24 m (~ 7 étages)	30 m (~ 9 étages)
DENSITÉ MINIMALE PROPOSÉE			
150 logements par hectare			
USAGES DES REZ-DE-CHAUSSÉE			
Min. 66% à vocation commerciale aux intersections du boulevard Saint-Jean et là où des activités commerciales sont présentes			

Saviez-vous que?

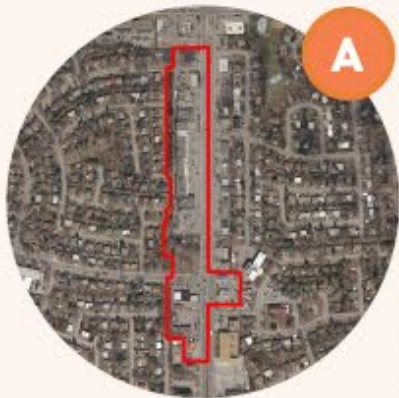
- > La hauteur maximale **actuellement autorisée** est de **32 mètres**
- > La réglementation actuelle permet d’atteindre une **densité de 145 logements par hectare** dans les secteurs résidentiels multilogements de la ville

05 — ENCADREMENT RÉGLEMENTAIRE PROPOSÉ

Encadrement proposé – Boulevard Des Sources



NOTE : L’encadrement réglementaire proposé ici a été présenté à la population lors de journées portes ouvertes en avril 2024. Il a fait l’objet de discussions et d’ajustements par la suite, et sera adapté dans la réglementation d’urbanisme finale, pour refléter les choix d’aménagement découlant de ces consultations



Incl. centre d’achats Dollard



Intersection rue Belcourt



Incl. les commerces de proximité
(p. ex. Bagel de l’Ouest, Côte-Saint-Luc BBQ)



Intersection Churchill/Sunnydale

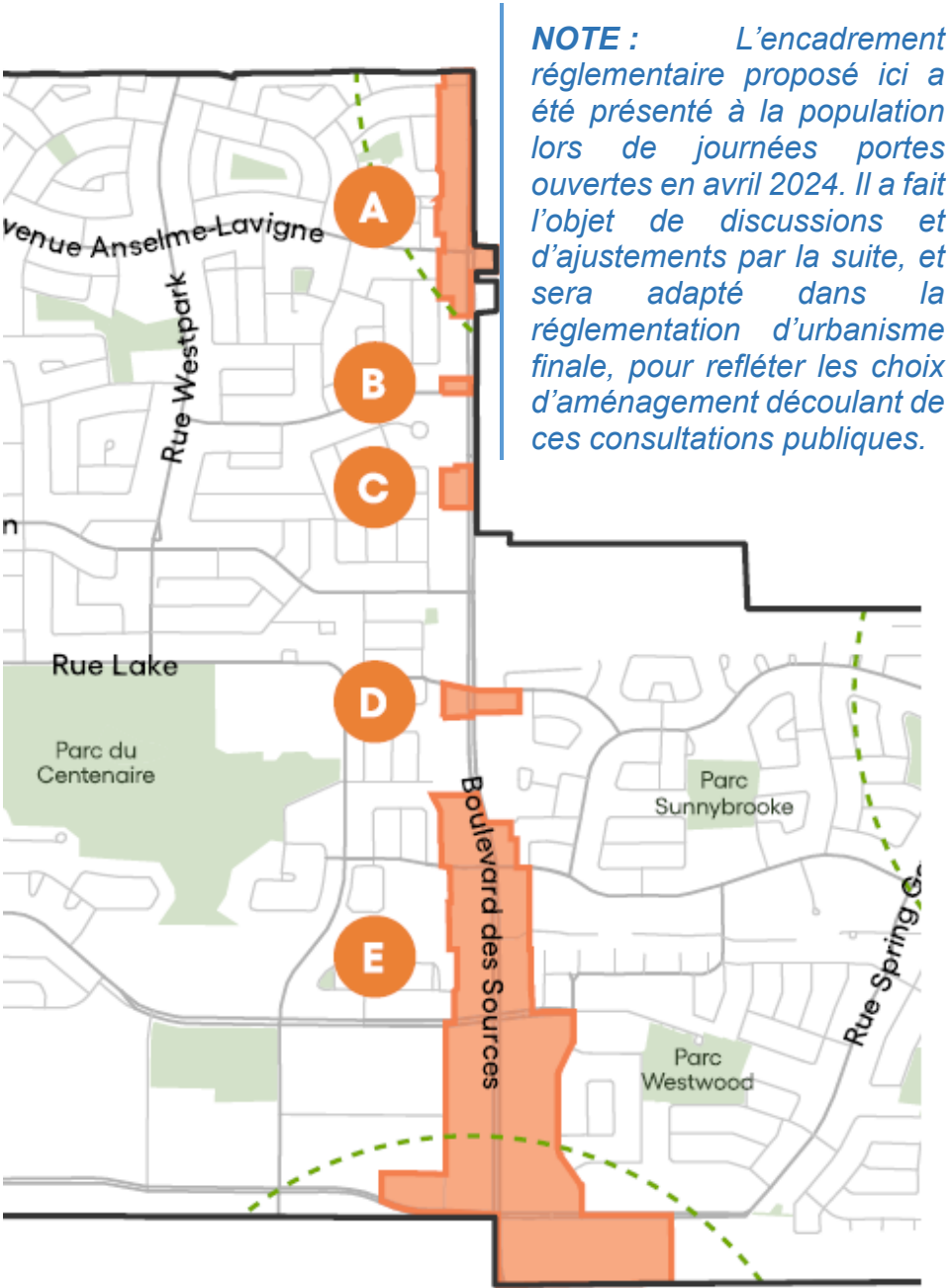
HAUTEUR MAXIMALE PROPOSÉE			
30 m (~ 9 étages)	21 m (~ 6 étages)	21 m (~ 6 étages)	21 m (~ 6 étages)
✓	✓	✓	✓
DENSITÉ MINIMALE PROPOSÉE			
200 logements par hectare	150 logements par hectare		
^			
USAGES DES REZ-DE-CHAUSSÉE			
Min. 66% à vocation commerciale dans les aires TOD, aux intersections du boulevard Des Sources et là où des activités commerciales sont présentes			

Saviez-vous que?

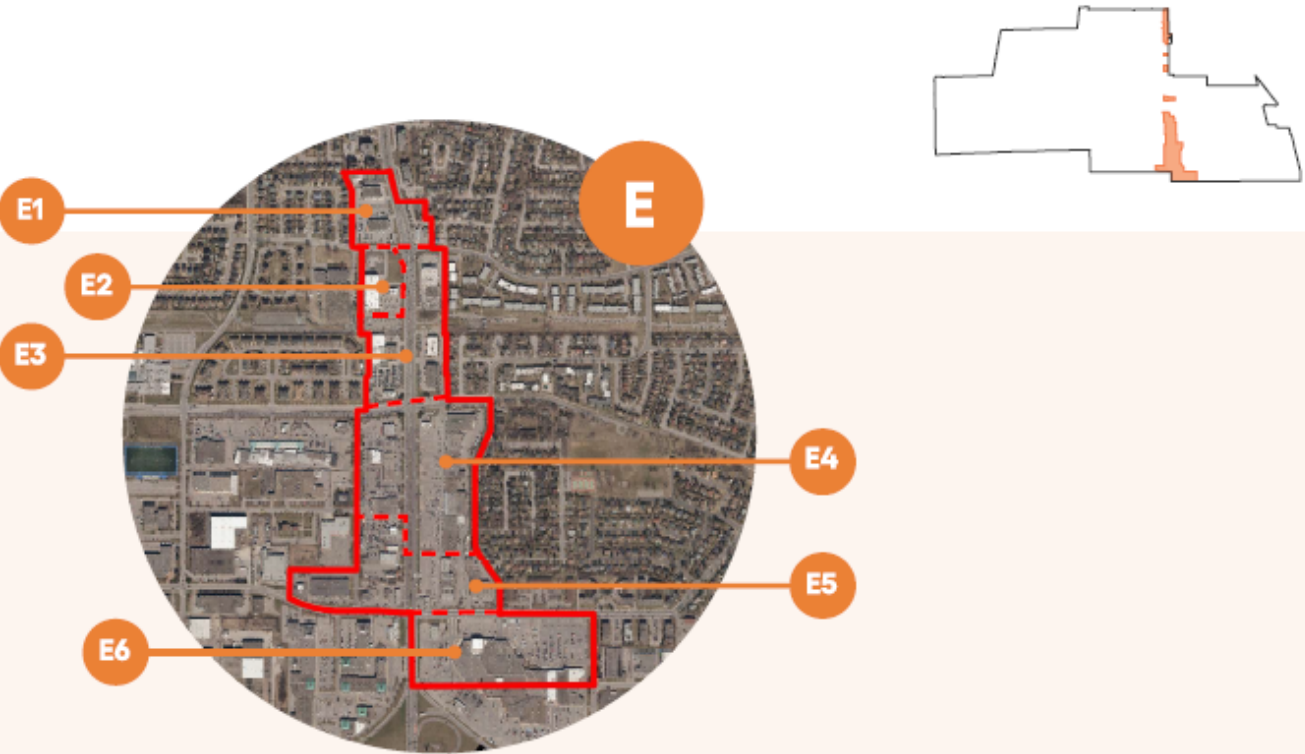
- > La hauteur maximale actuellement autorisée est de 32 mètres
- > La réglementation actuelle permet d’atteindre une densité de 145 logements par hectare dans les secteurs résidentiels multilogements de la ville

05 — ENCADREMENT RÉGLEMENTAIRE PROPOSÉ

Encadrement proposé – Boulevard Des Sources



NOTE : L’encadrement réglementaire proposé ici a été présenté à la population lors de journées portes ouvertes en avril 2024. Il a fait l’objet de discussions et d’ajustements par la suite, et sera adapté dans la réglementation d’urbanisme finale, pour refléter les choix d’aménagement découlant de ces consultations publiques.



Galleries Des Sources, Centennial Plaza et concessionnaires automobiles, etc.

E1	E2	E3	E4	E5	E6
HAUTEUR MAXIMALE PROPOSÉE					
24 m (~ 7 étages)	30 m (~ 9 étages)	27 m (~ 8 étages)	27 m (~ 8 étages)	39 m (~ 12 étages)	45 m (~ 14 étages)
✓	✓	✓	✓	⬆	⬆
PROPOSITION D'AJOUT D'UNE DENSITÉ MINIMALE					
150 logements par hectare			200 logements par hectare		
USAGES DES REZ-DE-CHAUSSÉE					
Min. 66% à vocation commerciale dans les aires TOD, aux intersections du boulevard Des Sources et là où des activités commerciales sont présentes					

Saviez-vous que?

- > La **hauteur** maximale **actuellement autorisée** est de **32 mètres**
- > La réglementation actuelle permet d’atteindre une **densité de 145 logements par hectare** dans les secteurs résidentiels multilogements de la ville

05 — ENCADREMENT RÉGLEMENTAIRE PROPOSÉ

Encadrement proposé – Boulevard De Salaberry



NOTE : L'encadrement réglementaire proposé ici a été présenté à la population lors de journées portes ouvertes en avril 2024 et lors d'une séance de consultation publique en juin 2024. Il a fait l'objet de discussions et d'ajustements par la suite, et sera modifié dans la réglementation d'urbanisme finale, pour refléter les choix d'aménagement découlant de ces consultations publiques.



Incl. Marché de l'Ouest

-----	HAUTEUR MAXIMALE PROPOSÉE	-----
	30 m (~ 9 étages)	
	✓	
-----	DENSITÉ MINIMALE PROPOSÉE	-----
	200 logements par hectare	
	^	
-----	USAGES DES REZ-DE-CHAUSSÉE	-----
	Maintient des superficies existantes en commerces intérieurs et extérieurs (conservation du marché public)	

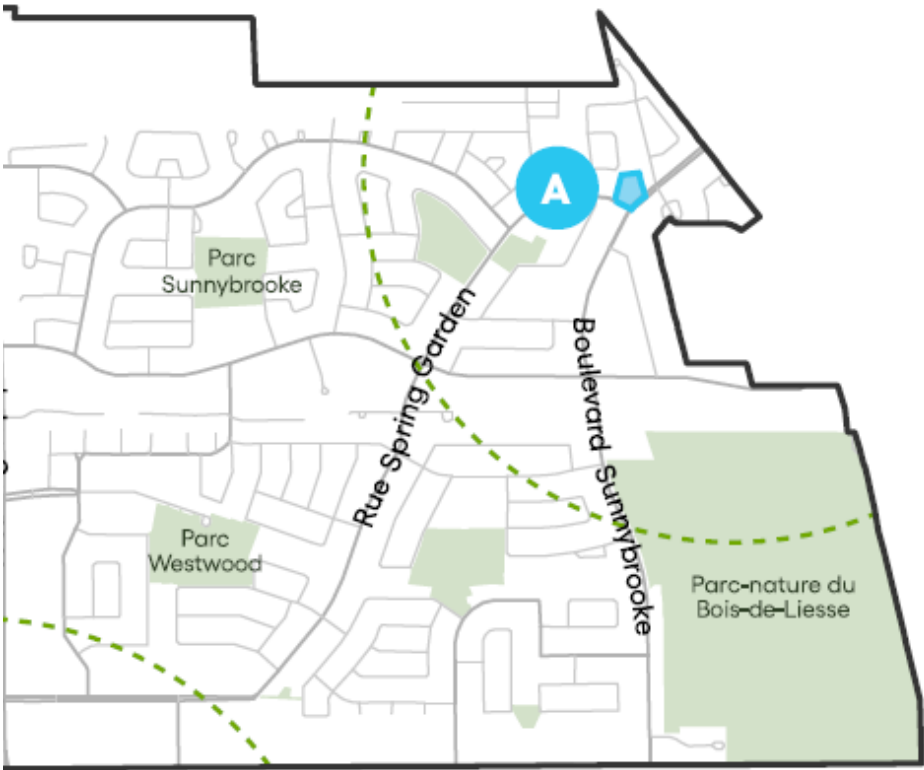
Saviez-vous que?

- > La hauteur maximale actuellement autorisée est de 32 mètres
- > La réglementation actuelle permet d'atteindre une densité de 145 logements par hectare dans les secteurs résidentiels multilogements de la ville

05 — ENCADREMENT RÉGLEMENTAIRE PROPOSÉ

Encadrement proposé – Sunnybrooke

NOTE : L'encadrement réglementaire proposé ici a été présenté à la population lors de journées portes ouvertes en avril 2024. Il a fait l'objet de discussions et d'ajustements par la suite, et sera adapté dans la réglementation d'urbanisme finale, pour refléter les choix d'aménagement découlant de ces consultations publiques.



Intersection Spring Garden et Sunnybrooke

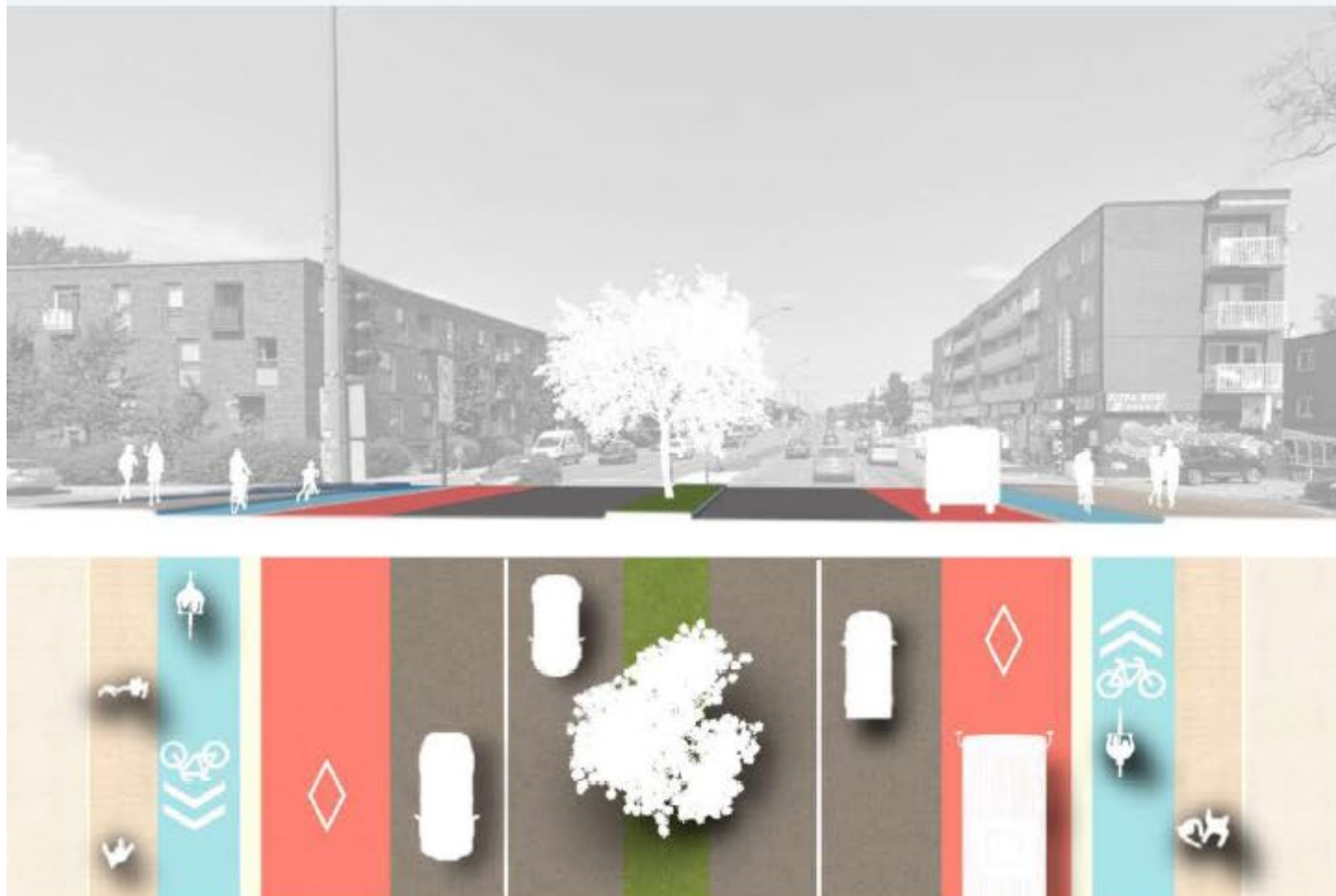
-----	HAUTEUR MAXIMALE PROPOSÉE	-----
	15 m (~ 4 étages)	
	✓	
-----	DENSITÉ MINIMALE PROPOSÉE	-----
	60 logements par hectare	
	✓	
-----	USAGES DES REZ-DE-CHAUSSÉE	-----
	Min. 66% à vocation commerciale dans les aires TOD, aux intersections du boulevard Sunnybrooke et là où des activités commerciales sont présentes	

Saviez-vous que?

- > Il n'y a **actuellement aucune limite de hauteur** en vigueur pour ce secteur
- > La réglementation actuelle permet d'atteindre une **densité de 145 logements par hectare** dans les secteurs résidentiels multilogements de la ville

05 — ENCADREMENT RÉGLEMENTAIRE PROPOSÉ

La mobilité



→ **Les stratégies d'amélioration de la mobilité durable qui seront implantées dans le temps incluent :**

- > Plan de mobilité durable intégrant l'ajout de liens actifs menant aux stations du REM
- > Optimisation du réseau d'autobus et de transport collectif (collaboration STM)
- > Programme d'amélioration et de sécurisation des pistes cyclables, trottoirs et intersections
- > Programme d'amélioration des espaces publics près des arrêts d'autobus
- > Analyses et interventions pour optimiser la fluidité de la circulation routière
- > Démarches en vue de favoriser la prolongation de l'axe Jacques-Bizard

