

Plan d'urbanisme de Montréal

PARTIE II : CHAPITRE 7

Arrondissement de Dorval- L'Île-Dorval



VERSION PRÉLIMINAIRE
JUN 2005

Table des matières

7.1	Introduction	1
7.2	Le rappel du parti d'aménagement et des orientations pan-montréalaises	3
7.3	Les enjeux locaux d'aménagement	7
Enjeu 1	Les nouveaux besoins en matière de logement	
	Objectif 1	Diversifier et améliorer la qualité du stock de logements afin de mieux répondre aux besoins des personnes âgées et des jeunes familles
	Objectif 2	Encadrer le développement des projets résidentiels afin de préserver le caractère du territoire
Enjeu 2	L'amélioration des liens entre les différentes portions du territoire de l'arrondissement	
	Objectif 3	Améliorer les liens entre le secteur nord et le secteur sud de l'arrondissement
Enjeu 3	L'amélioration de la qualité de l'environnement urbain	
	Objectif 4	Minimiser les nuisances environnementales engendrées par l'industrie et le réseau autoroutier
	Objectif 5	Favoriser l'utilisation de modes de transport - autres que l'automobile
	Objectif 6	Mettre en valeur les éléments significatifs du paysage dorvalois
Enjeu 4	Le positionnement et la mise en valeur des activités commerciales de l'avenue Dorval et du secteur du Vieux-Village (chemin Bord-du-Lac)	
	Objectif 7	Poursuivre les efforts de mise en valeur de l'avenue Dorval et du secteur du Vieux-Village
Enjeu 5	La protection et la mise en valeur du patrimoine bâti et naturel du parcours riverain	
	Objectif 8	Mettre en valeur le parcours riverain
Enjeu 6	La consolidation des secteurs d'emplois et de l'activité aéroportuaire	
	Objectif 9	Consolider les secteurs industriels existants
	Objectif 10	Favoriser le développement du nouveau secteur d'entreprises à proximité du terrain de golf Dorval
7.4	La planification détaillée de portée locale	15
7.4.1	Avenue Dorval	18
7.4.2	Chemin Bord-du-Lac	20
7.5	Les paramètres réglementaires applicables à l'arrondissement	23
7.6	Le plan d'action	39

7.1

Introduction

Le chapitre de l'arrondissement de Dorval–L'Île-Dorval constitue une composante du Plan d'urbanisme de Montréal. Ce chapitre permet de planifier le développement du territoire sur un horizon de dix ans, en fonction des enjeux et des réalités propres à Dorval–L'Île-Dorval et des orientations adoptées pour l'ensemble du territoire de la ville.

Ce document d'arrondissement présente les orientations d'aménagement du territoire et fixe les règles auxquelles se conformeront aussi bien les services de l'arrondissement que ceux de la Ville, ainsi que les autres intervenants concernés. Il traduit les orientations et les stratégies propres à l'arrondissement en tenant compte de sa situation urbaine et de sa réalité sociale. De plus, les opinions formulées par les citoyens lors des consultations publiques y ont été intégrées.

Le présent chapitre rappelle le parti d'aménagement ainsi que la synthèse des orientations pan-montréalaises relatives à l'arrondissement. De plus, il établit les orientations et les objectifs d'aménagement pour les secteurs de planification détaillée de portée locale. Ces secteurs feront l'objet d'une attention particulière de la part de l'arrondissement dans les trois années suivant l'adoption du Plan d'urbanisme. Enfin, les paramètres réglementaires spécifiques au territoire de Dorval–L'Île-Dorval sont également présentés.

7.2

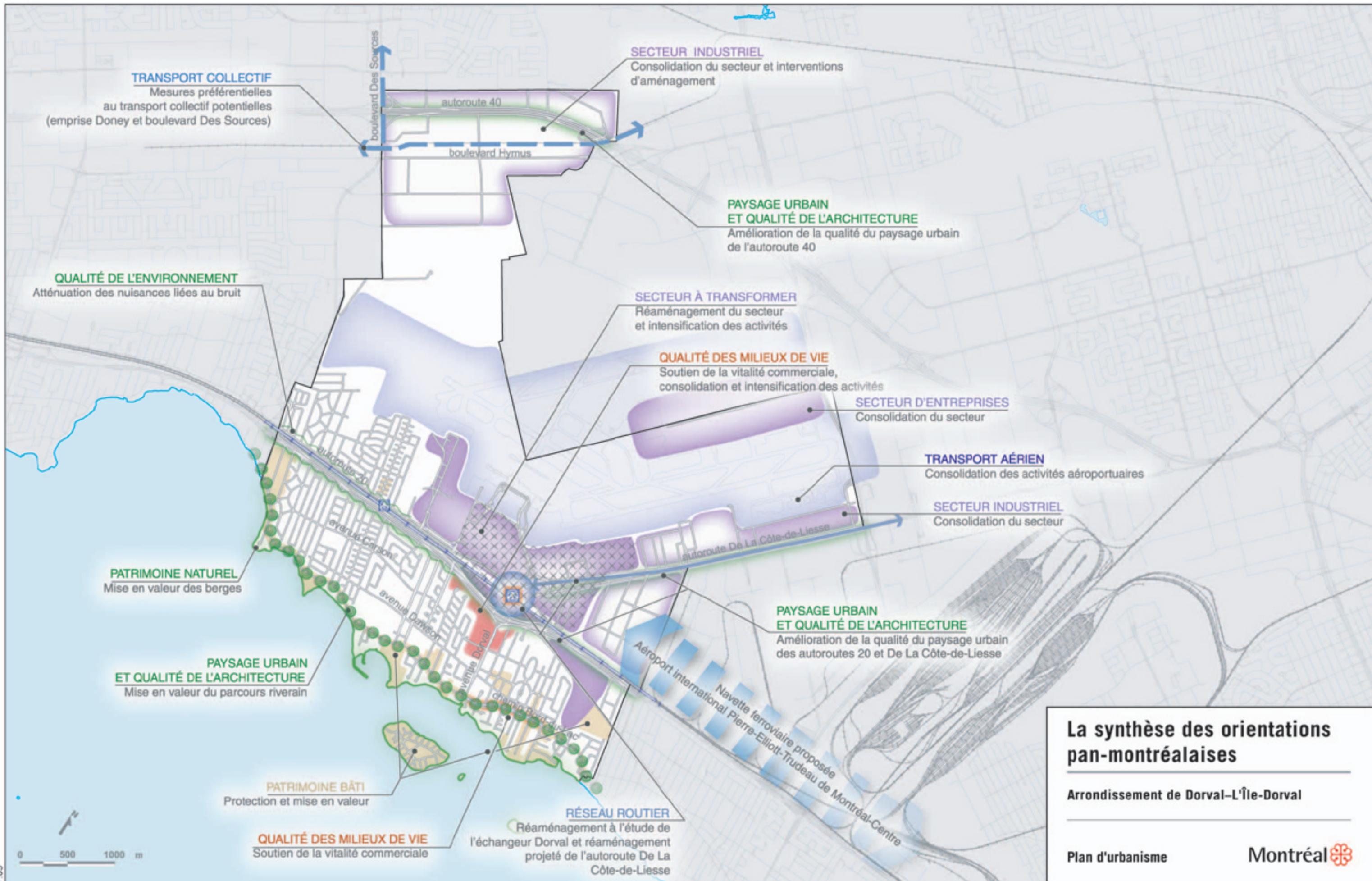
Le rappel du parti d'aménagement et des orientations pan-montréalaises

Le parti d'aménagement du Plan d'urbanisme souscrit aux principes du développement durable et vise un accroissement marqué de la qualité de l'aménagement urbain (voir partie I, chapitre 1, du Plan d'urbanisme).

Puisque le nombre de terrains vacants disponibles pour le développement immobilier est limité à Dorval–L'Île-Dorval, il est opportun de veiller à consolider le territoire, contribuant de la sorte à mieux rentabiliser les infrastructures et les équipements existants. Il importe de reconnaître la qualité des acquis et de veiller à leur maintien. Ainsi, le Plan prévoit essentiellement la consolidation des caractéristiques existantes des secteurs établis, qui composent la majorité du territoire de l'arrondissement.

Par ailleurs, des défis importants devront être relevés dans les secteurs à construire et les secteurs à transformer de façon à répondre aux objectifs du Plan d'urbanisme en matière de qualité des milieux de vie, de transport et d'activités économiques tout en respectant les préceptes d'un aménagement urbain de qualité et durable soutenus par le Plan.

Le parti d'aménagement du Plan d'urbanisme se décline en sept orientations, dont six touchent particulièrement l'arrondissement (voir la carte suivante, La synthèse des orientations pan-montréalaises, Arrondissement de Dorval–L'Île-Dorval).



TRANSPORT COLLECTIF
Mesures préférentielles au transport collectif potentielles (emprise Doney et boulevard Des Sources)

SECTEUR INDUSTRIEL
Consolidation du secteur et interventions d'aménagement

PAYSAGE URBAIN ET QUALITÉ DE L'ARCHITECTURE
Amélioration de la qualité du paysage urbain de l'autoroute 40

QUALITÉ DE L'ENVIRONNEMENT
Atténuation des nuisances liées au bruit

SECTEUR À TRANSFORMER
Réaménagement du secteur et intensification des activités

QUALITÉ DES MILIEUX DE VIE
Soutien de la vitalité commerciale, consolidation et intensification des activités

SECTEUR D'ENTREPRISES
Consolidation du secteur

TRANSPORT AÉRIEN
Consolidation des activités aéroportuaires

SECTEUR INDUSTRIEL
Consolidation du secteur

PATRIMOINE NATUREL
Mise en valeur des berges

PAYSAGE URBAIN ET QUALITÉ DE L'ARCHITECTURE
Amélioration de la qualité du paysage urbain des autoroutes 20 et De La Côte-de-Liesse

PAYSAGE URBAIN ET QUALITÉ DE L'ARCHITECTURE
Mise en valeur du parcours riverain

PATRIMOINE BÂTI
Protection et mise en valeur

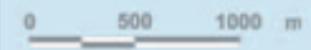
RÉSEAU ROUTIER
Réaménagement à l'étude de l'échangeur Dorval et réaménagement projeté de l'autoroute De La Côte-de-Liesse

QUALITÉ DES MILIEUX DE VIE
Soutien de la vitalité commerciale

La synthèse des orientations pan-montréalaises

Arrondissement de Dorval-L'Île-Dorval

Plan d'urbanisme



7.3

Les enjeux locaux d'aménagement

Enjeu 1 – Les nouveaux besoins en matière de logement

Dans un souci d'offrir à la population un environnement résidentiel de qualité et de répondre aux nouveaux besoins en matière d'habitation, l'arrondissement souhaite préserver et diversifier le stock de logements afin d'améliorer l'offre résidentielle pour certaines catégories de résidents.

Objectif 1 – Diversifier et améliorer la qualité du stock de logements afin de mieux répondre aux besoins des personnes âgées et des jeunes familles

Les données du recensement de 2001 indiquent que les personnes âgées de 65 ans ou plus représentent environ 18 % de la population. Cette proportion est donc légèrement plus élevée à Dorval–L'Île-Dorval que dans l'ensemble de la ville de Montréal, où elle n'est que de 15 %. Actuellement, sur le territoire de l'arrondissement, il y a peu d'offre en résidences ou en logements adaptés pour les personnes âgées. Le vieillissement de la population entraînera une forte demande résidentielle de la part de ces ménages, et les promoteurs et les autres intervenants du marché immobilier devront y répondre d'ici les prochaines années.

Par ailleurs, les jeunes familles sont très présentes sur le territoire de l'arrondissement. Toutefois, elles sont confrontées à un stock résidentiel qui exige rajeunissement et rénovation. Dans l'arrondissement de Dorval–L'Île-Dorval, plus de 60 % des logements et résidences ont été érigés avant 1960 et les besoins en rénovation se font de plus en plus sentir. Certains ensembles de logements locatifs nécessitent des réparations majeures, comme c'est le cas notamment dans la partie est de l'arrondissement. Selon le recensement de 2001, 31 % des logements privés demandaient des réparations mineures, et 9 % des rénovations majeures.

Actions

-
- 1.1 Mettre en place des conditions qui favorisent l'investissement immobilier de façon à combler les besoins en logement des jeunes ménages et des personnes âgées.

 - 1.2 Élaborer des programmes locaux de rénovation et d'adaptation résidentielle pour les personnes âgées propriétaires de leur propre logement.

 - 1.3 Informer les propriétaires sur les divers programmes d'aide financière pour l'amélioration et l'entretien de l'habitat offerts par la Ville et les gouvernements du Québec et du Canada.
-

Objectif 2 – Encadrer le développement des projets résidentiels afin de préserver le caractère du territoire

Une problématique de redéveloppement parcellaire vient transformer l'image résidentielle dans plusieurs quartiers de l'arrondissement. De nouvelles constructions haut de gamme à l'architecture et aux dimensions imposantes s'implantent sur le territoire et brisent parfois la cohérence et l'image d'ensemble des quartiers. À cet égard, l'arrondissement souhaite mettre en place un cadre réglementaire strict visant à limiter la démolition des bâtiments résidentiels qui présentent un potentiel de protection et de mise en valeur ainsi qu'à assurer une intégration architecturale harmonieuse des nouveaux bâtiments au cadre bâti existant.

Actions

-
- 2.1 Développer des outils réglementaires limitant la démolition et encourageant une meilleure préservation du milieu résidentiel.

 - 2.2 Élaborer les modalités d'encadrement des interventions sur les bâtiments et les ensembles patrimoniaux identifiés à la liste et à l'extrait de la carte du patrimoine bâti.

 - 2.3 Encadrer les travaux de rénovation par l'application de mesures réglementaires efficaces (ou strictes, ciblées, appropriées).
-

Enjeu 2 – L'amélioration des liens entre les différentes portions du territoire de l'arrondissement

Le réseau autoroutier est l'un des catalyseurs du développement de Dorval–L'Île-Dorval. Ce réseau a largement contribué à structurer la trame urbaine, mais sa présence a aussi causé le morcellement du territoire et l'arrondissement souhaite corriger cette situation.

Objectif 3 – Améliorer les liens entre le secteur nord et le secteur sud de l'arrondissement

La portion du territoire située au nord de l'autoroute 20, de même que les abords de l'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal, souffrent d'un enclavement et du manque de liens directs avec la portion sud de l'arrondissement. L'isolement du secteur nord et de l'aéroport entraîne des problèmes d'accessibilité au secteur sud, tant pour les piétons et les cyclistes que pour les automobilistes. La circulation locale est difficile, s'entremêle avec la circulation de transit et les accès à l'aéroport, et limite l'accessibilité aux services pourtant localisés à faible distance. L'arrondissement souhaite améliorer les liens entre les portions nord et sud de son territoire.

Actions

-
- 3.1 Concevoir des mesures destinées à atténuer l'enclavement du secteur nord.

 - 3.2 Réaménager l'échangeur Dorval, en collaboration avec le ministère des Transports du Québec, afin d'améliorer la fluidité de la circulation locale et de permettre une hiérarchisation des déplacements automobiles.

 - 3.3 S'assurer de l'amélioration et de la sécurité des liens piétons et cyclistes lors du réaménagement de l'échangeur Dorval.

 - 3.4 Améliorer la signalisation entre les secteurs nord et sud de l'arrondissement.
-

Enjeu 3 – L'amélioration de la qualité de l'environnement urbain

Tout en mettant en valeur le patrimoine et le paysage de Dorval–L'Île-Dorval, l'arrondissement souhaite améliorer la qualité des milieux de vie en protégeant la santé et la sécurité de la population.

Objectif 4 – Minimiser les nuisances environnementales engendrées par l'industrie et le réseau autoroutier

L'intensité de la circulation sur le réseau autoroutier de Dorval est due à un gros volume de mouvements pendulaires quotidiens (résidence-travail-loisirs), ce qui contribue aux problèmes de pollution et de congestion autoroutière, particulièrement aux échangeurs Dorval et Des Sources. Parallèlement, le territoire compte certains secteurs industriels générateurs de déplacements lourds. Afin d'assurer la qualité des milieux de vie, l'arrondissement souhaite porter une attention particulière à la localisation des entreprises génératrices de nuisances visuelles et environnementales.

Actions

-
- 4.1 Contrôler, par le zonage, l'implantation des entreprises génératrices de nuisances qui peuvent menacer le maintien de la qualité de vie de la population.
 - 4.2 Évaluer, en collaboration avec le ministère des Transports du Québec, l'opportunité de mettre en place des mesures d'atténuation du bruit le long de l'autoroute 20.
-

Objectif 5 – Favoriser l'utilisation de modes de transport autres que l'automobile

L'arrondissement compte deux gares de train de banlieue sur son territoire en plus du terminus d'autobus Dorval qui facilite l'intermodalité train-autobus. L'arrondissement souhaite profiter pleinement de ces infrastructures et agir à titre de partenaire de premier ordre en vue de l'amélioration de la desserte et de la fréquence. De plus, le territoire est traversé d'est en ouest par la Route verte (voir la carte 2.2.4 de la partie I du Plan d'urbanisme). L'arrondissement entend tirer parti de cette importante infrastructure cycliste en facilitant son accès depuis tous les quartiers.

Actions

-
- 5.1 Favoriser l'utilisation du transport collectif.
 - 5.2 Favoriser la desserte globale du territoire par un réseau cyclable d'arrondissement.
 - 5.3 Concevoir des voies de circulation sécuritaires pour les piétons et les cyclistes.
-

Objectif 6 – Mettre en valeur les éléments significatifs du paysage dorvalois

L'arrondissement souhaite rehausser et mettre en valeur les éléments significatifs propres au paysage dorvalois, notamment en ce qui a trait au patrimoine bâti et naturel, aux parcs urbains, à l'affichage commercial et au mobilier urbain. Par ailleurs, préoccupé par la croissance des activités aéroportuaires, lesquelles risquent d'empiéter sur les superficies occupées par les deux terrains de golf publics, l'arrondissement entend travailler à ce que les décisions entourant ces activités tiennent compte des intérêts de la population dorvaloise.

Actions

-
- 6.1 Développer des normes et des critères d'aménagement en vue de mettre en valeur le patrimoine et les éléments significatifs du paysage dorvalois.

 - 6.2 Assurer l'intégration harmonieuse et une meilleure qualité de l'affichage commercial.

 - 6.3 Établir des mécanismes de protection des espaces verts, y compris les espaces récréatifs que constituent les deux terrains de golf publics.
-

Enjeu 4 – Le positionnement et la mise en valeur des activités commerciales de l'avenue Dorval et du secteur du Vieux-Village (chemin Bord-du-Lac)

La structure commerciale actuelle de l'arrondissement souffre d'un manque de diversité, d'ambiance et d'animation. De plus, elle est confrontée à une forte concurrence régionale (centres commerciaux régionaux et grandes surfaces) qui entraîne d'importantes fuites de commerces.

Objectif 7 – Poursuivre les efforts de mise en valeur de l'avenue Dorval et du secteur du Vieux-Village

Dans l'esprit du programme de revitalisation entrepris il y a quelques années par l'arrondissement, les interventions futures sur l'avenue Dorval et dans le secteur du Vieux-Village devront permettre d'affirmer leurs vocations respectives en fonction de leurs atouts et de leur potentiel. L'arrondissement souhaite mettre en valeur ces secteurs commerciaux de façon prioritaire tout en maintenant la diversité et le dynamisme de l'activité commerciale sur l'ensemble du territoire.

Actions

-
- 7.1 Favoriser la diversification de l'offre commerciale sur l'avenue Dorval et sur le chemin Bord-du-Lac en vue de répondre aux besoins des consommateurs et de récupérer ainsi une partie des fuites commerciales.
-
- 7.2 Ajuster la réglementation d'urbanisme en fonction de la vocation propre à chacun des axes commerciaux de l'arrondissement :
- la protection d'éléments naturels (parcs, bois) et l'accès public à certains sites;
 - le cas échéant, l'utilisation conjointe d'équipements collectifs, l'aménagement de certaines rues ou de certains lieux publics, l'acquisition d'immeubles ou l'amélioration du stationnement et l'accès en transport collectif.
-
- 7.3 Favoriser l'amélioration du cadre bâti et de l'affichage commercial en relation avec le caractère spécifique des deux axes commerciaux.
-
- 7.4 Favoriser le dynamisme des secteurs commerciaux par l'organisation d'activités d'animation.
-
- 7.5 Réaliser une planification détaillée de portée locale du secteur Avenue Dorval.
-
- 7.6 Réaliser une planification détaillée de portée locale du secteur Chemin Bord-du-Lac.
-

Enjeu 5 – La protection et la mise en valeur du patrimoine bâti et naturel du parcours riverain

Les abords du chemin Bord-du-Lac méritent une attention particulière sur le plan des interventions en raison de leurs caractéristiques exceptionnelles quant à la forme urbaine, au patrimoine bâti et à la qualité de l'environnement naturel.

Objectif 8 – Mettre en valeur le parcours riverain

Le parcours riverain constitué par le chemin Bord-du-Lac est caractérisé par un noyau villageois ancien s'articulant autour d'une rue commerciale traditionnelle. Le secteur du Vieux-Village est un milieu convivial pour le piéton et idéal pour la promenade, la détente et les achats. Les berges du lac Saint-Louis sont également ponctuées d'une série de parcs et desservies par la bande cyclable de la Route verte. En outre, plusieurs ensembles résidentiels, dont certains de valeur patrimoniale, sont présents tout au long du parcours. L'arrondissement souhaite mettre en œuvre des interventions de protection et de mise en valeur qui tiendront compte du caractère propre à ce tronçon du parcours riverain.

Actions

-
- 8.1 Établir des mécanismes de protection des espaces verts, des terrains et des bâtiments patrimoniaux qui donnent sur le parcours riverain.
-
- 8.2 Assurer une intégration harmonieuse des nouvelles constructions et des transformations de bâtiments le long du parcours riverain, notamment par des améliorations au règlement de type Plan d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA).
-
- 8.3 Réaliser une planification détaillée de portée locale du secteur Chemin Bord-du-Lac.
-

Enjeu 6 – La consolidation des secteurs d'emplois et de l'activité aéroportuaire

L'arrondissement comporte des secteurs d'emplois importants à l'échelle métropolitaine. À l'heure actuelle, le développement économique est soutenu par une forte croissance des emplois dans le secteur manufacturier.

Objectif 9 – Consolider les secteurs industriels existants

L'arrondissement abrite deux grands secteurs industriels où se concentrent diverses activités manufacturières, dont plusieurs associées au transport ou liées plus ou moins directement à la présence de l'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal et à la facilité d'accès au réseau autoroutier.

Un premier secteur industriel est localisé au carrefour du chemin De La Côte-de-Liesse et de l'autoroute 20. La portion nord de ce secteur, où l'on trouve des espaces vacants ou sous-utilisés, connaît des problèmes d'intégration fonctionnelle appelant à un renouvellement des activités industrielles en place. Un second secteur, en bordure de l'autoroute 40, présente des activités économiques en développement et accueille différentes entreprises industrielles et commerciales.

Actions

-
- 9.1 Faire la promotion du territoire sur la base de sa localisation stratégique et de ses infrastructures, afin d'attirer de nouvelles entreprises dans les secteurs industriels de l'arrondissement.

 - 9.2 Favoriser et encadrer le redéveloppement des secteurs industriels vieillissants.

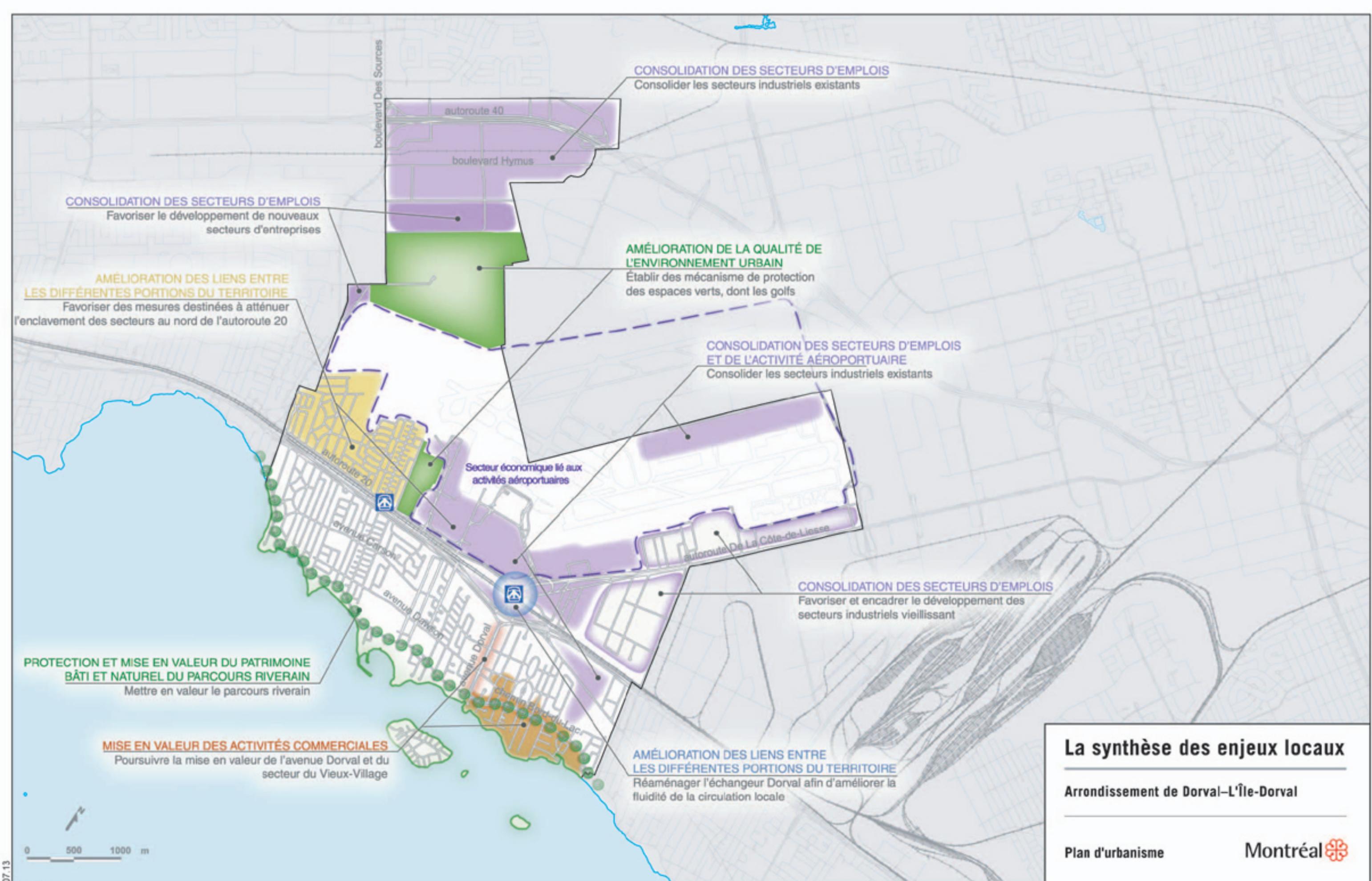
 - 9.3 S'assurer que tout projet de développement des activités aéroportuaires s'effectue dans une perspective d'amélioration et d'optimisation du réseau routier local.
-

Objectif 10 - Favoriser le développement du nouveau secteur d'entreprises, à proximité du terrain de golf Dorval

Un nouveau secteur d'entreprises a pris son essor dans la partie nord-ouest de l'arrondissement, près du boulevard Des Sources et du terrain de golf Dorval. Il est réservé à des établissements dont l'activité principale est l'administration, la recherche ou la mise au point de produits et de technologies industrielles. Ces nouvelles entreprises génèrent peu ou pas d'impacts négatifs sur l'environnement. L'arrondissement souhaite se doter d'une structure industrielle toujours plus performante au chapitre des emplois et de la limitation des nuisances environnementales et entend capitaliser sur son positionnement stratégique, au confluent d'autoroutes majeures et à proximité immédiate d'infrastructures aéroportuaires et ferroviaires.

Action

-
- 10.1 Favoriser la mise en place de nouveaux usages satisfaisant à des critères de performance élevés et dont l'intégration urbaine est respectueuse de leur milieu.
-



La synthèse des enjeux locaux

Arrondissement de Dorval-L'Île-Dorval

Plan d'urbanisme

Montréal 

7.4

La planification détaillée de portée locale

Certaines portions du territoire de l'arrondissement présentent des problématiques urbanistiques complexes qui ne peuvent être traitées à fond avant l'intégration du présent chapitre au Plan d'urbanisme de Montréal. Pour l'ensemble de ces secteurs, l'arrondissement entend mener à terme une planification détaillée suivant l'intégration du chapitre au Plan, selon une approche intégrée adaptée à la spécificité de chaque cas. Le bilan annuel de la mise en œuvre du Plan fera état de l'avancement de ces travaux.

L'arrondissement identifie deux secteurs de planification détaillée de portée locale :

- 7.4.1 Avenue Dorval
- 7.4.2 Chemin Bord-du-Lac

Parallèlement à l'exercice de planification détaillée des secteurs de portée locale, le Plan d'urbanisme de Montréal identifie 26 secteurs de planification détaillée de portée pan-montréalaise. Ces secteurs présentent des enjeux qui touchent l'ensemble de la ville ou qui concernent directement plus d'un arrondissement. Parmi ceux-ci, les secteurs Abords de l'aéroport (4.1) et Chemin De La Côte-de-Liesse (4.9) intéressent directement l'arrondissement de Dorval–L'Île-Dorval. Les paramètres encadrant la réflexion quant à ces secteurs sont présentés au chapitre 4 de la partie I du Plan d'urbanisme. La planification détaillée de portée locale du secteur Avenue Dorval permettra de compléter la réflexion entamée pour le secteur Abords de l'aéroport.

Les démarches de planification détaillée de portée pan-montréalaise et locale miseront sur la participation des citoyens et sur celle de l'ensemble des intervenants concernés : l'arrondissement, les services municipaux, les ministères ainsi que les organismes privés, publics et associatifs.

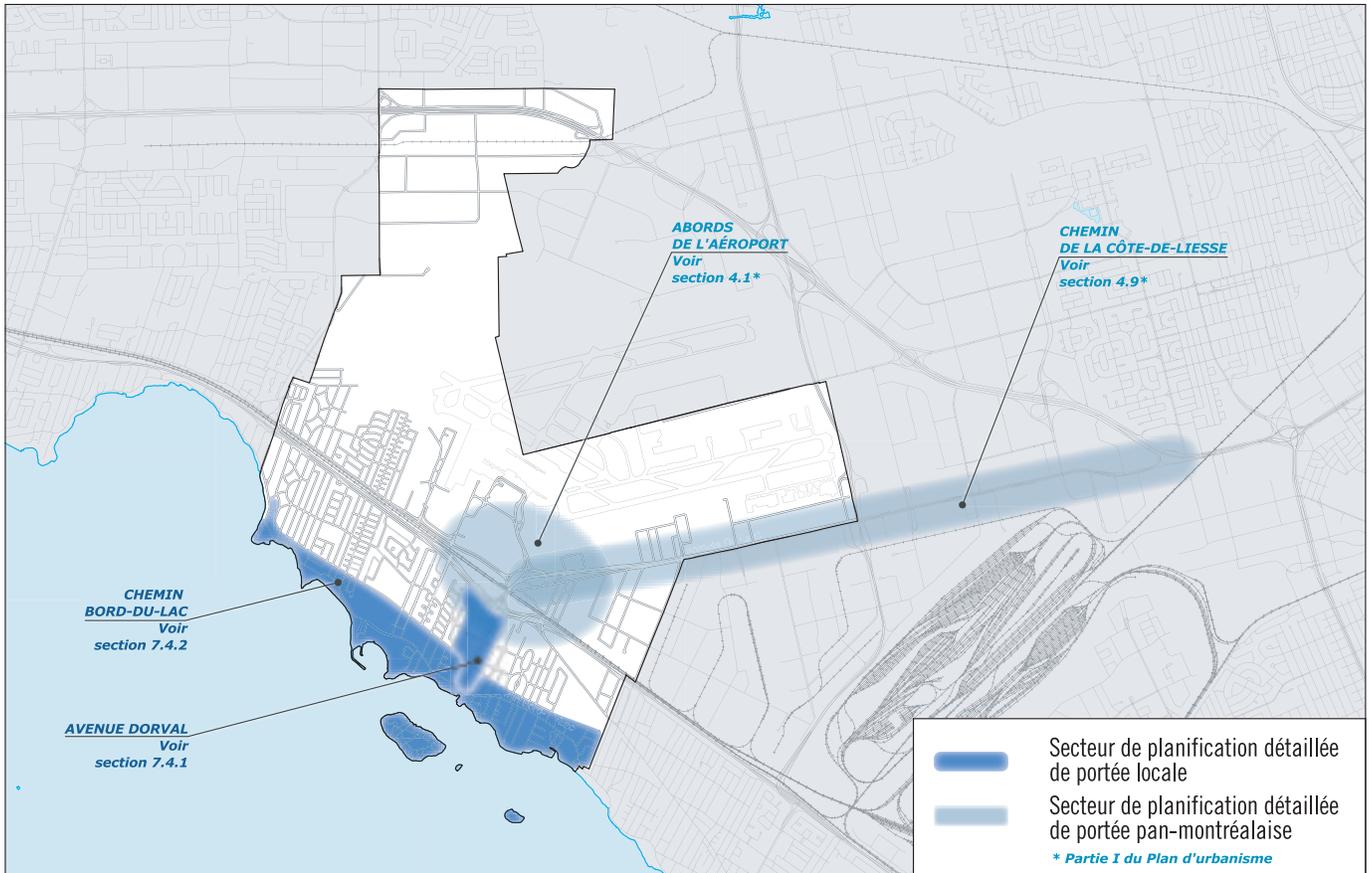
Selon les besoins, la planification détaillée pourra mener à :

- l'adoption d'un programme particulier d'urbanisme (PPU);
- l'adoption par le conseil d'arrondissement d'un plan de mise en valeur ou d'un plan d'action;
- la modification de la réglementation d'urbanisme de l'arrondissement;
- la mise en place de programmes appropriés;
- la réalisation d'immobilisations par la Ville, seule ou en collaboration avec les gouvernements du Québec et du Canada;
- la réalisation d'un projet en partenariat avec un ou plusieurs organismes privés, publics ou associatifs.

Afin de lancer et d'encadrer le processus de planification détaillée, les pages qui suivent présentent pour chacun des secteurs de planification détaillée de portée locale :

- des orientations générales;
- un court énoncé de la problématique;
- des balises d'aménagement.

Les secteurs de planification détaillée



7.4.1

Avenue Dorval

Orientations générales

- Mettre en valeur l'axe de l'avenue Dorval à partir de l'échangeur Dorval
- Consolider et favoriser le dynamisme de l'activité commerciale locale
- Améliorer la qualité du cadre bâti et des aménagements extérieurs



Problématique

Les abords de l'avenue Dorval forment un front commercial peu homogène, ponctué de marges de recul diverses et de bâtiments aux gabarits variés. La qualité architecturale des bâtiments est inégale et ceux-ci ne projettent pas une image digne de cette vitrine commerciale de l'arrondissement.

Par ailleurs, l'activité commerciale souffre d'un manque de diversité dans l'offre de produits et de services. Comme l'avenue Dorval ne présente pas d'ambiance particulière et que peu d'activités d'animation y prennent place, elle constitue un environnement peu attrayant pour les usagers. Actuellement, les activités commerciales que l'on y retrouve ne parviennent pas à insuffler un dynamisme intéressant pour le secteur.

Enfin, l'avenue Dorval souffre également du fait d'être difficilement accessible depuis la portion du territoire située au nord de l'autoroute 20.

Balises d'aménagement

- 1 Favoriser le développement des terrains sous-utilisés en vue d'assurer une desserte commerciale locale adéquate.
- 2 Revoir la gamme d'usages autorisés afin de récupérer une partie des fuites commerciales vers les centres commerciaux régionaux.
- 3 Ajuster le cadre réglementaire en vue d'améliorer l'encadrement de l'avenue Dorval par un meilleur contrôle de l'implantation des bâtiments.
- 4 Intervenir, en lien avec le réaménagement de l'échangeur Dorval, de manière à améliorer le cadre urbain de l'avenue Dorval et de mettre davantage en valeur son caractère commercial.
- 5 Soutenir la consolidation de l'activité commerciale en améliorant l'aménagement de l'espace public et en contrôlant l'affichage commercial.
- 6 Encourager la construction de projets résidentiels sur les terrains situés dans la portion sud de l'avenue Dorval.

7.4.2

Chemin Bord-du-Lac

Orientations générales

- Mettre en valeur et protéger le patrimoine bâti, archéologique et naturel présent le long du parcours riverain
- Améliorer le confort et la sécurité des piétons et des cyclistes
- Protéger et mettre en valeur les berges du lac Saint-Louis
- Poursuivre le processus de revitalisation du secteur du Vieux-Village



Problématique

Le secteur Chemin Bord-du-Lac est caractérisé par la proximité des berges du lac Saint-Louis de même que par la présence d'un tracé fondateur de Montréal (le chemin Bord-du-Lac) qui traverse tout le territoire de l'arrondissement d'est en ouest, en passant par le noyau villageois. Il s'agit d'un environnement unique qui mérite d'être mis en valeur en raison de la qualité de son cadre bâti et naturel. Certains bâtiments et sites possèdent une grande valeur patrimoniale.

Depuis quelques années, ce secteur fait l'objet de projets de reconstruction de certains bâtiments résidentiels. Cette situation traduit le vieillissement général du cadre bâti et la rareté des terrains disponibles. Dans certains cas, le style et le gabarit des nouvelles constructions ne cadrent pas avec les caractéristiques architecturales et paysagères du secteur, lesquelles méritent d'être préservées et mises en valeur adéquatement. Quant au segment commercial du chemin Bord-du-Lac, il est actuellement en processus de revitalisation.

Par ailleurs, une meilleure cohabitation entre les cyclistes, les piétons et les automobilistes pourrait être assurée en améliorant le réseau cyclable riverain de façon à faciliter l'accès aux berges, aux parcs et aux grands équipements municipaux.

Tout en répondant aux différents éléments de problématique identifiés pour ce secteur, la planification détaillée devra tenir compte de l'accessibilité à l'avenue Dorval à partir des parties du territoire localisées plus au nord de celle-ci et les à partir des autres parties du territoire plus au nord.

Balises d'aménagement

- 1 Protéger le caractère des secteurs de valeur patrimoniale exceptionnelle par l'adoption ou le renforcement du règlement de type Plan d'implantation et d'intégration architecturale.
- 2 Favoriser la préservation des caractéristiques particulières des secteurs de valeur patrimoniale intéressante par l'application de normes architecturales appropriées.
- 3 Favoriser la préservation des ensembles urbains d'intérêt et y encadrer les interventions par des normes de zonage ou des critères de PIIA relativement à la construction et à la transformation du cadre bâti.
- 4 Régir l'implantation et la hauteur des constructions bordant le chemin Bord-du-Lac et le lac Saint-Louis de façon à assurer le respect du caractère architectural et paysager du parcours riverain et le maintien des accès visuels à l'eau.
- 5 Assurer le respect des particularités du tracé du chemin Bord-du-Lac par des normes de lotissement qui protègent la trame de rues, le traitement paysager, la forme des îlots et la diversité du cadre bâti.
- 6 Mettre en œuvre le volet local prévu au Plan directeur du réseau cyclable de l'arrondissement de Dorval–L'Île-Dorval.
- 7 Maintenir le caractère villageois du chemin Bord-du-Lac par la mise en valeur de son activité commerciale.
- 8 Mettre en valeur le potentiel de développement mixte du secteur commercial du Vieux-Village.

7.5

Les paramètres réglementaires applicables à l'arrondissement

Les paramètres et les orientations du Plan d'urbanisme qui ont une portée réglementaire se traduisent dans la réglementation d'urbanisme de l'arrondissement. Le zonage est le principal instrument réglementaire de mise en œuvre du Plan d'urbanisme. Il détermine la vocation des différentes zones du territoire afin d'y contrôler l'usage des terrains et des bâtiments ainsi que l'implantation, la forme et l'apparence des constructions.

L'affectation du sol

Déoulant des orientations du Plan, l'extrait de la carte de l'affectation du sol applicable à l'arrondissement de Dorval–L'Île-Dorval exprime la vocation souhaitée dans les secteurs à construire ou à transformer et confirme celle des secteurs établis. Selon le concept retenu, les catégories d'affectation traduisent la nature générale des milieux, s'éloignant ainsi d'une forme d'affectation dont le caractère trop normatif conduirait à un découpage inutilement fin du territoire. Inclusives, ces catégories favorisent la mixité et regroupent une variété d'activités pouvant avoir cours au sein d'une même aire d'affectation, moyennant des règles de complémentarité ou de compatibilité que précise la réglementation d'urbanisme de l'arrondissement. Cette approche, plus argumentaire que réglementaire, permet une gestion souple du développement urbain et simplifie les procédures administratives. Dans cet esprit, le recours à la procédure de modification du Plan d'urbanisme s'applique aux changements ayant une portée significative sur le devenir de la ville.

Le tableau de la page suivante présente et définit les neuf catégories d'affectation du sol. Les quatre premières sont de nature inclusive et correspondent à des milieux urbains distincts. Les cinq autres, essentiellement à caractère exclusif, touchent des aires réservées à des activités particulières.

La densité de construction

Les paramètres de densité de construction permettent d'encadrer la production architecturale et de déterminer l'échelle de la forme urbaine de même que l'intensité des activités sur les différentes portions du territoire. Pour les secteurs à construire ou à transformer, les paramètres énoncés traduisent les intentions du Plan quant au caractère souhaité pour le territoire alors que dans les secteurs établis, ces paramètres correspondent au caractère général du bâti existant dont le Plan vise la pérennité.

L'extrait de la carte de la densité de construction applicable à l'arrondissement de Dorval–L'Île-Dorval exprime la densité de construction selon une échelle de couleurs intégrant les différents paramètres de densité. Un descriptif énonce les paramètres s'appliquant à chaque secteur. Précisés, le cas échéant, par des annotations, ces paramètres décrivent le caractère général actuel ou souhaité d'un secteur en fonction de l'un ou l'autre ou de l'ensemble des éléments suivants :

- le nombre d'étages hors-sol (excluant les mezzanines);
- le mode d'implantation : isolée, jumelée, contiguë;
- le taux d'implantation au sol des bâtiments;
- le coefficient d'occupation du sol, notamment dans les secteurs à transformer ou à construire.

Les parcs et les espaces verts

Le Plan souhaite assurer la protection et la mise en valeur des parcs et des espaces verts illustrés à l'extrait de la carte du même nom, applicable à l'arrondissement de Dorval–L'Île-Dorval.

Le patrimoine bâti

Conformément à l'objectif 15 de la partie I du Plan d'urbanisme, l'ensemble des bâtiments identifiés à la liste des bâtiments d'intérêt patrimonial et architectural hors secteurs de valeur exceptionnelle, ainsi que l'ensemble des bâtiments situés dans les secteurs de valeur exceptionnelle ou dans les grandes propriétés à caractère institutionnel, doivent faire l'objet d'un contrôle serré quant aux travaux de construction, de rénovation et de démolition, par les outils réglementaires appropriés, notamment les règlements sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA).

tableau
Catégories
d'affectation du sol



Catégories d'affectation du sol

Catégorie et description	Composantes	Notes
<p>Secteur résidentiel Aires à vocation principalement résidentielle comportant aussi des portions mixtes, notamment des rues de commerces et d'habitation.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Logements ■ Commerces ■ Équipements collectifs ou institutionnels ■ Équipements et constructions requis pour la mise en service du réservoir d'eau potable souterrain existant dans le parc local Étienne-Desmarteau 	<p>La réglementation assure le découpage en zones distinctes des secteurs essentiellement résidentiels, des secteurs à caractère commercial et des ensembles occupés par des équipements collectifs ou institutionnels.</p> <p>Elle détermine les catégories d'usages selon la nature des milieux et le caractère de l'arrondissement. Elle assure, par les modes de gestion des usages, l'insertion harmonieuse des activités non résidentielles : les types d'usages autorisés de plein droit, les usages conditionnels, les limites de superficie, l'obligation de continuité commerciale, le contingentement de certains usages, etc.</p> <p>Dans le respect de la cohérence des milieux et en assurant une saine cohabitation des usages, la réglementation reconnaît ponctuellement certaines occupations à caractère industriel présentes lors de l'adoption du Plan d'urbanisme.</p>
<p>Secteur mixte Aires diversifiées comportant une composition variée d'activités et de l'habitation. Plusieurs de ces secteurs recouvrent des aires présentant un potentiel d'intensification du nombre de logements ou du nombre d'emplois.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Logements ■ Commerces ■ Immeubles à bureaux ■ Immeubles commerciaux ■ Immeubles comportant de l'industrie légère ■ Équipements collectifs ou institutionnels 	<p>La réglementation définit les zones et détermine les usages autorisés dans chacune selon la nature des milieux, notamment de manière à assurer l'interface entre les ensembles à dominance résidentielle et les zones d'activités plus intensives.</p>
<p>Secteur d'emplois Aires à vocation économique comportant principalement des activités à caractère industriel ou commercial. Les secteurs d'emplois correspondent à des aires où l'habitation est exclue.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Immeubles industriels ■ Immeubles à bureaux ■ Immeubles commerciaux ■ Équipements collectifs ou institutionnels 	<p>La réglementation assure la traduction des vocations prévues au Schéma des secteurs d'emplois (voir section 2.4 de la partie I du Plan d'urbanisme).</p> <p>La réglementation définit les zones et détermine les types d'usages autorisés selon la nature des milieux, notamment de manière à limiter aux secteurs d'emplois à caractère industriel les types d'usages générateurs de nuisances majeures.</p>
<p>Secteur rural Aires à caractère champêtre comportant de l'habitation et des activités agricoles.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Logements ■ Agriculture et activités industrielles complémentaires ■ Équipements collectifs ou institutionnels 	
<p>Grand équipement institutionnel Aires comportant des constructions et des terrains réservés à des activités institutionnelles qui jouent un important rôle de service dans la communauté montréalaise.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Grands équipements institutionnels (enseignement, soins de santé, sport et culture) ■ Équipements collectifs ou institutionnels ■ Commerces et logements complémentaires ■ Commerces situés au rez-de-chaussée en bordure d'une rue du Centre identifiée à la carte 2.1.2 où la continuité commerciale est exigée, ou situés à même le réseau piéton souterrain, à la condition que de tels commerces soient autorisés par un règlement adopté en vertu de l'article 89 de la Charte de la Ville de Montréal ou par une résolution de projet particulier de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble. 	

Catégories d'affectation du sol

Catégorie et description	Composantes	Notes
<p>Couvent, monastère ou lieu de culte Aires comportant des constructions et des terrains réservés à des établissements conventuels ou à des lieux de culte.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Immeubles voués aux activités des communautés religieuses comportant des lieux de résidence ■ Lieux de culte ■ Équipements collectifs ou institutionnels ■ Commerces et logements complémentaires 	<p>Même s'ils ne sont pas identifiés par une aire d'affectation à la carte 3.1.1 de la partie I du Plan d'urbanisme ou à son extrait à la page suivante, sont visés par cette catégorie d'affectation les lieux de culte compris dans la liste de bâtiments d'intérêt patrimonial et architectural.</p> <p>Dans l'arrondissement de Ville-Marie, cette affectation permet les commerces dans un local occupé à cette fin avant l'entrée en vigueur du Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal, en novembre 2004, à la condition que de tels commerces soient autorisés par un règlement adopté en vertu de l'article 89 de la Charte de la Ville de Montréal ou par une résolution de projet particulier de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble.</p>
<p>Grand espace vert ou parc riverain Aires réservées aux espaces verts ou naturels d'envergure montréalaise ou situés en rive ainsi qu'aux grands cimetières.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Parcs métropolitains et grands parcs urbains ■ Parcs-nature ■ Lieux publics ■ Réserves naturelles ■ Berges et îles publiques ■ Grands cimetières ■ Golfs ■ Équipement collectif Casino, commerces et installations complémentaires 	<p>Les berges, les îles et les sommets du mont Royal visés par cette catégorie d'affectation du sol sont des espaces de propriété publique, principalement des parcs locaux.</p> <p>Cette affectation reconnaît la présence d'enclaves résidentielles existant sur le territoire des parcs-nature au moment de l'adoption du Plan d'urbanisme.</p> <p>La réglementation n'autorise l'équipement collectif Casino, commerces et installations complémentaires que sur les lots 2 988 178, 2 988 179 et 2 988 180 du cadastre du Québec et prévoit cet usage sans limite de superficie de plancher.</p>
<p>Grande emprise de transport Aires vouées aux activités de transport, soit les principales infrastructures de transport des personnes et des marchandises.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Le réseau routier relevant de la juridiction des gouvernements supérieurs ■ Les infrastructures portuaires, ferroviaires et aéroportuaires ■ Usages et infrastructures complémentaires 	<p>La réglementation assure le découpage en zones distinctes des aires vouées au triage ferroviaire et aux activités portuaires et aéroportuaires. Cette obligation ne s'applique pas au réseau routier et aux corridors ferroviaires.</p>
<p>Infrastructure publique Aires comportant des constructions et des terrains réservés à des fins de services publics.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Postes de transformation électrique, cours de voirie et de matériel, usines de traitement des eaux, usines d'épuration, etc. 	

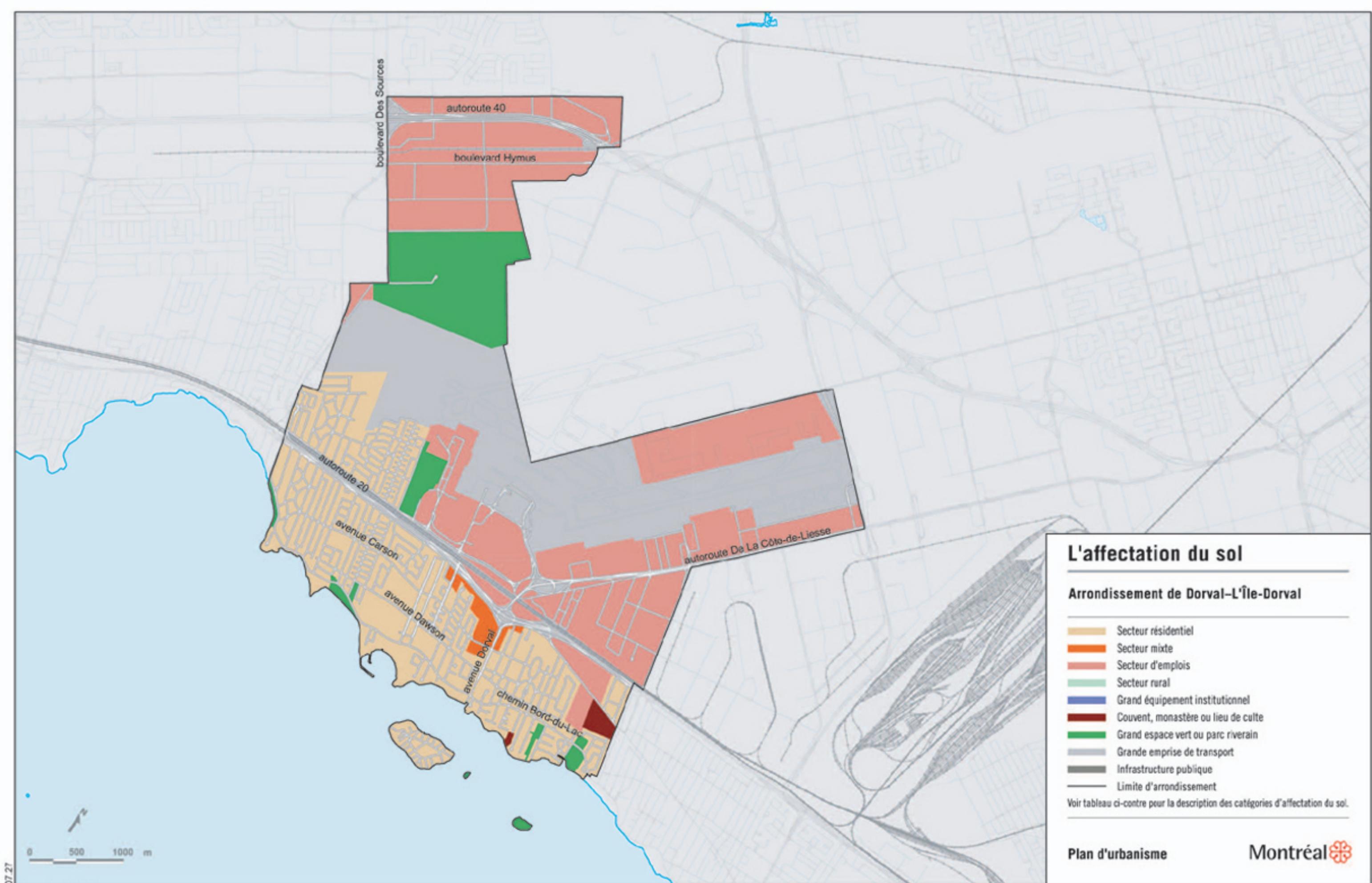
Notes générales :

Le présent chapitre inclut une carte qui identifie les parcs locaux dont la vocation est confirmée par le Plan d'urbanisme. La conversion d'un parc ou d'une de ses parties, à des fins autres que d'usage complémentaire ou d'équipement collectif d'envergure locale, requiert une modification du Plan d'urbanisme.

Dans le parc local Étienne-Desmarreau, les équipements et constructions requis pour la mise en service du réservoir d'eau potable souterrain existant sont autorisés.

Les parcs, les cimetières, les golfs, les postes de transformation électriques ainsi que les cours de voirie et de matériel sont autorisés dans toutes les catégories.

La délimitation des aires d'affectation du sol doit être interprétée en fonction des emprises de rues et de ruelles ainsi que des limites cadastrales existant au moment de l'adoption du Plan d'urbanisme.



L'affectation du sol

Arrondissement de Dorval-L'Île-Dorval

- Secteur résidentiel
- Secteur mixte
- Secteur d'emplois
- Secteur rural
- Grand équipement institutionnel
- Couvent, monastère ou lieu de culte
- Grand espace vert ou parc riverain
- Grande emprise de transport
- Infrastructure publique
- Limite d'arrondissement

Voir tableau ci-contre pour la description des catégories d'affectation du sol.

Paramètres de densité >

Paramètres de densité



Arrondissement de Dorval–L'Île-Dorval

Secteurs établis

Orientation

Maintenir le caractère des secteurs

La réglementation de zonage visera à maintenir le type de bâti existant, présentant les caractéristiques suivantes :

Secteur 07-01 :

- bâti de un à huit étages hors-sol;
- taux d'implantation au sol faible ou moyen.

Secteur 07-02 :

- bâti de un à trois étages hors-sol;
- taux d'implantation au sol faible ou moyen.

Secteur 07-03 :

- bâti de un ou deux étages hors-sol;
- implantation isolée;
- taux d'implantation au sol faible ou moyen.

Secteur 07-04 :

- bâti de un à trois étages hors-sol;
- taux d'implantation au sol faible ou moyen.

Secteur 07-05 :

- bâti de deux à huit étages hors-sol;
- taux d'implantation au sol faible ou moyen.

Secteur 07-06 :

- bâti de un ou deux étages hors-sol;
- implantation isolée;
- taux d'implantation au sol faible.

Considérant l'absence d'un réseau d'égout dans le secteur 07-06, la réglementation fixera une densité adéquate avec ce type de milieu.

Secteur 07-07 :

- bâti de un à trois étages hors-sol;
- taux d'implantation au sol faible ou moyen.

Secteur 07-08 :

- bâti de un à trois étages hors-sol;
- taux d'implantation au sol faible ou moyen.

Secteur 07-09 :

- bâti de un à six étages hors-sol;
- implantation isolée;
- taux d'implantation au sol faible ou moyen.

Secteur 07-10 :

- bâti de un à six étages hors-sol;
- implantation isolée;
- taux d'implantation au sol moyen ou élevé.

La réglementation de zonage pourra reconnaître le bâti existant ainsi que les projets immobiliers dûment autorisés au moment de l'adoption du Plan d'urbanisme qui ne se conforment pas aux paramètres énoncés ci-dessus.

Arrondissement de Dorval–L'Île-Dorval

Secteurs à transformer ou à construire

Orientation

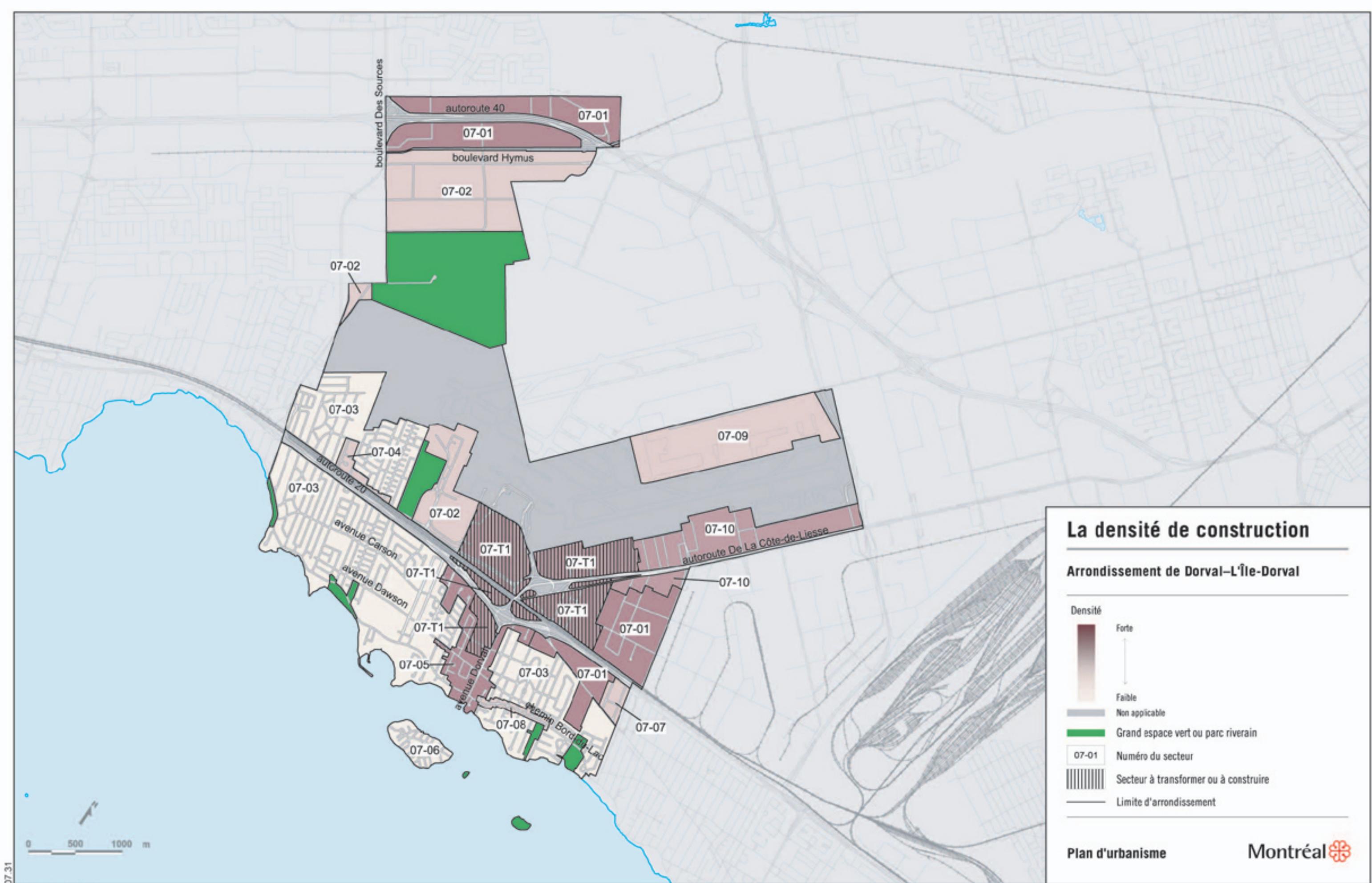
Renouveler le caractère des secteurs

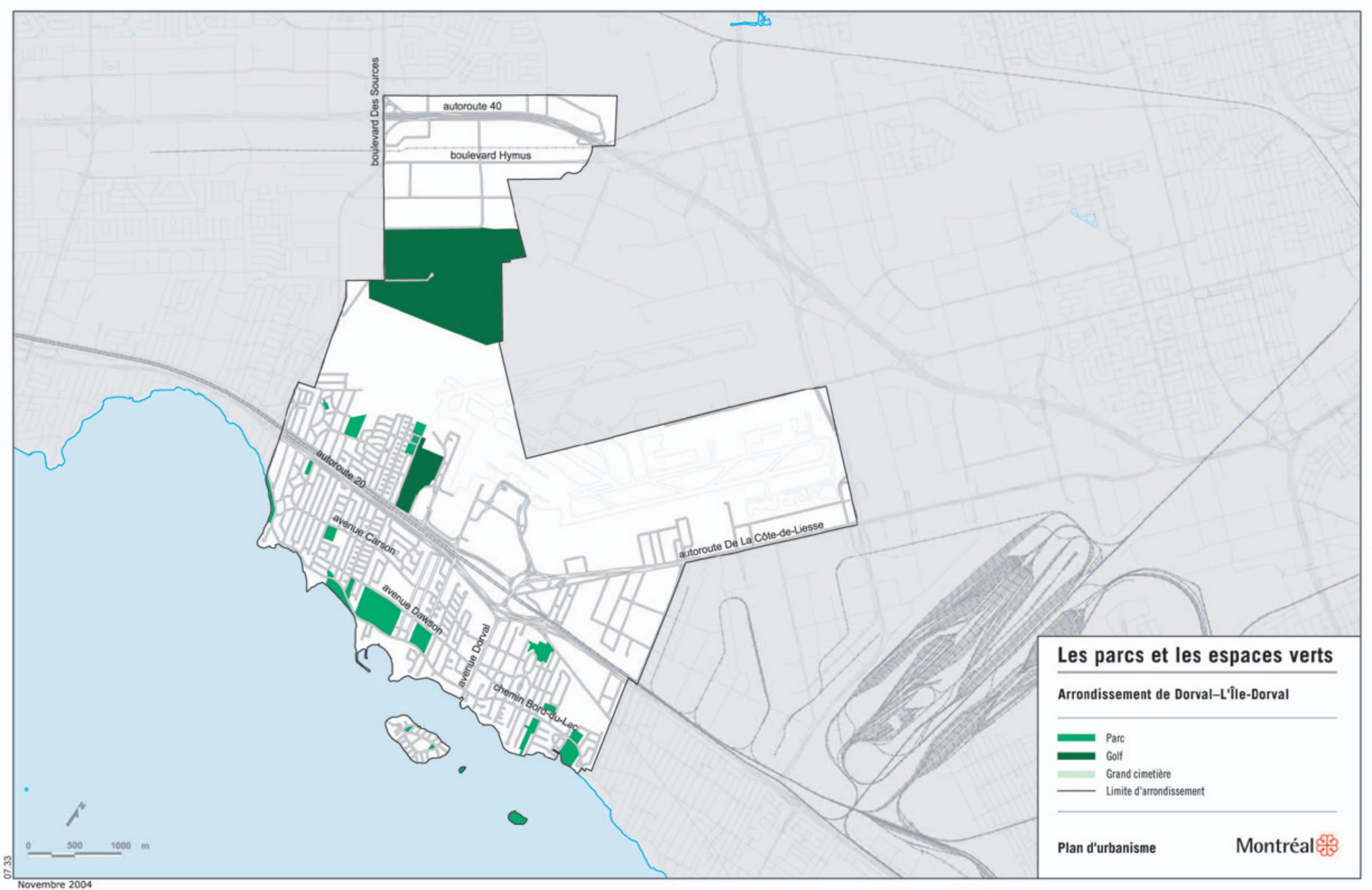
La réglementation de zonage permettra un nouveau type de bâti présentant les caractéristiques suivantes :

Secteur 07-T1 :

- bâti de deux à cinq étages hors-sol;
- taux d'implantation au sol faible ou moyen;
- C.O.S. minimal : 0,5;
- C.O.S. maximal : 2,0.

La réglementation de zonage pourra reconnaître le bâti existant ainsi que les projets immobiliers dûment autorisés au moment de l'adoption du Plan d'urbanisme qui ne se conforment pas aux paramètres énoncés ci-dessus.



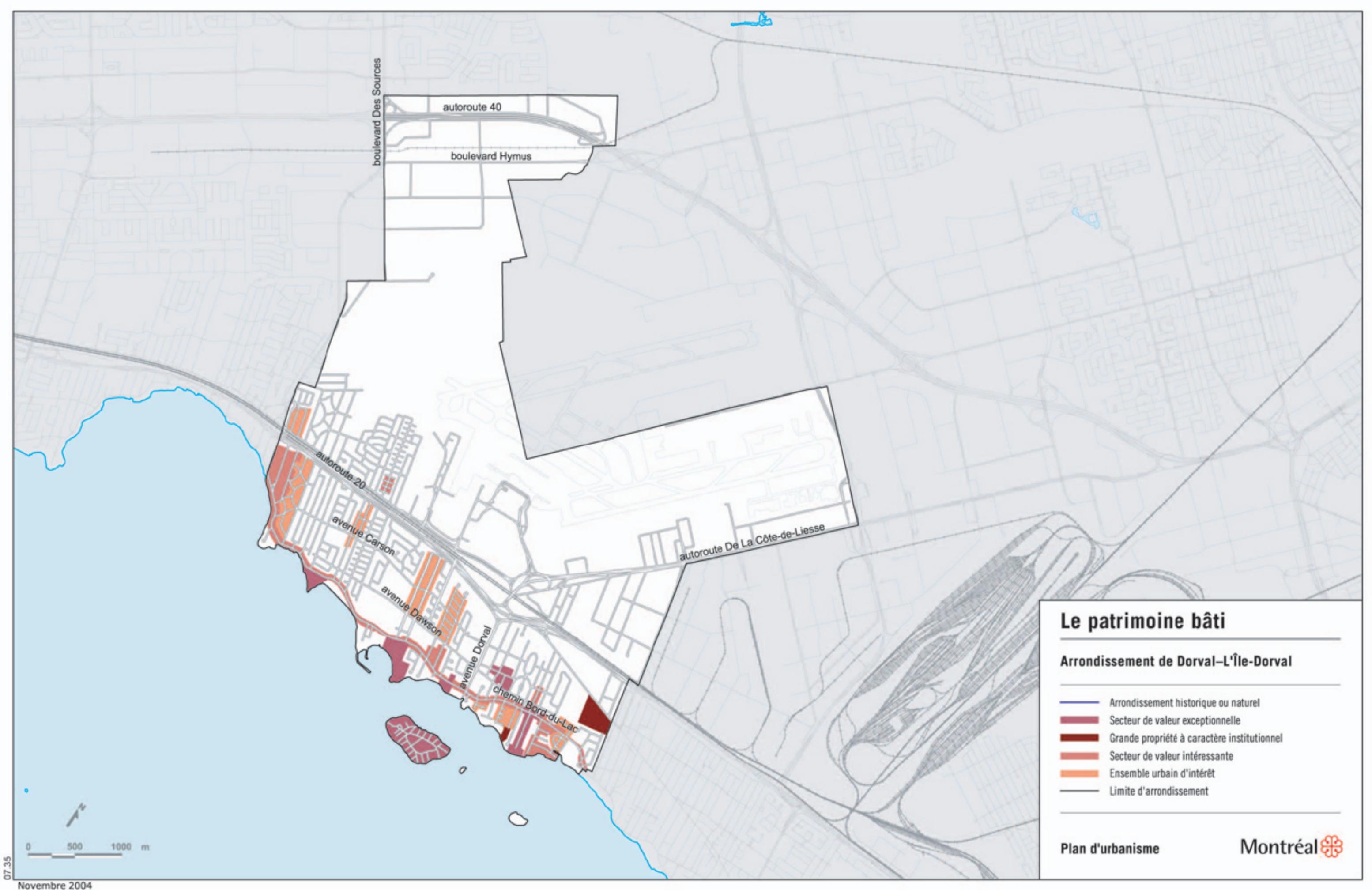


Les parcs et les espaces verts

Arrondissement de Dorval-L'Île-Dorval

- Parc
- Golf
- Grand cimetière
- Limite d'arrondissement

0 500 1000 m



boulevard Des Sources

autoroute 40

boulevard Hymus

autoroute 20

avenue Carson

avenue Dawson

avenue Dorval

chemin Bord-du-Lac

autoroute De La Côte-de-Liesse

Le patrimoine bâti

Arrondissement de Dorval-L'Île-Dorval

- Arrondissement historique ou naturel
- Secteur de valeur exceptionnelle
- Grande propriété à caractère institutionnel
- Secteur de valeur intéressante
- Ensemble urbain d'intérêt
- Limite d'arrondissement

0 500 1000 m

Plan d'urbanisme

Montréal

07.35

Novembre 2004

Bâtiments d'intérêt patrimonial et architectural hors secteurs de valeur exceptionnelle Arrondissement de Dorval–L'Île-Dorval

La liste suivante identifie les bâtiments d'intérêt patrimonial et architectural situés à l'extérieur des secteurs de valeur exceptionnelle et des grandes propriétés à caractère institutionnel de l'arrondissement (voir carte précédente).

La liste identifie également l'ensemble des lieux de culte d'intérêt patrimonial de l'arrondissement. Tel qu'indiqué au tableau de la page 26, ces lieux de culte sont couverts par la catégorie d'affectation du sol « Couvent, monastère ou lieu de culte ».

Conformément à l'objectif 15 de la partie I du Plan d'urbanisme, les bâtiments identifiés dans la liste suivante et l'ensemble de ceux situés dans les secteurs de valeur exceptionnelle ou dans les grandes propriétés à caractère institutionnel doivent faire l'objet d'un contrôle serré quant aux travaux de construction, de rénovation et de démolition, par les outils réglementaires appropriés, notamment les règlements sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA).

Les lieux de culte

- 310, avenue Brookhaven
(Dorval Srathmore United)
- 470, avenue Brookhaven
(Lakeshore Evangelical)
- 1300, avenue Carson
(St. Veronica)
- 665, avenue De L'Église
(Église Présentation-de-la-Sainte-Vierge)
- 865, chemin Du Bord-du-Lac
(St. Andrew and St. Mark)

Les édifices publics

- 975, boulevard Roméo-Vachon Nord
(Aérogare de Dorval)

Les habitations

- 1549, avenue Deslauriers
(Maison Jean-Baptiste-Legault)
- 690, avenue Monette
(Maison Jean-Baptiste-Monette)
- 223, chemin Du Bord-du-Lac
(Maison Charles-B.-Décary)
- 2095, chemin Du Bord-du-Lac
(Maison Michel ou Allard)
- 2120, chemin Du Bord-du-Lac
(« Aqua Vista »)
- 2205, chemin Du Bord-du-Lac
(Maison Carrière)
- 2, place Elliot
(Maison Meloche)
- 66, rue Allan Point
(Maison Jacques-Morin)
- 2, Terrasse Ballantyne
(Maison Jacques-Lepage dit Roy)

Les édifices commerciaux

- 100, boulevard Bouchard
(Royal Montreal Golf Club)

Les édifices industriels

- 385, boulevard Bouchard
(CIBA Company Ltd. – Novartis)

7.6

Le plan d'action

Enjeux	Objectifs	Actions	Intervenants	Échéancier		
				Court terme	Moyen et long terme	Continu
Enjeu 1 Les nouveaux besoins en matière de logement	Objectif 1 Diversifier et améliorer la qualité du stock de logements afin de mieux répondre aux besoins de personnes âgées et des jeunes familles	1.1 Mettre en place des conditions qui favorisent l'investissement immobilier de façon à combler les besoins en logement des jeunes ménages et des personnes âgées. 1.2 Élaborer des programmes locaux de rénovation et d'adaptation résidentielle pour les personnes âgées propriétaires de leur propre logement. 1.3 Informer les propriétaires sur les divers programmes d'aide financière pour l'amélioration et l'entretien de l'habitat offerts par la Ville et les gouvernements du Québec et du Canada.	Arrondissement Arrondissement Arrondissement			X X X
	Objectif 2 Encadrer le développement des projets résidentiels afin de préserver le caractère du territoire	2.1 Développer des outils réglementaires limitant la démolition et encourageant une meilleure préservation du milieu résidentiel. 2.2 Élaborer les modalités d'encadrement des interventions sur les bâtiments et les ensembles patrimoniaux identifiés à la liste et à l'extrait de la carte du patrimoine bâti. 2.3 Encadrer les travaux de rénovation par l'application d'outils réglementaires performants	Arrondissement Arrondissement Arrondissement	X X X		
Enjeu 2 L'amélioration des liens entre les différentes portions du territoire de l'arrondissement	Objectif 3 Améliorer les liens entre le secteur nord et le secteur sud de l'arrondissement	3.1 Concevoir des mesures destinées à atténuer l'enclavement du secteur nord. 3.2 Réaménager l'échangeur Dorval, en collaboration avec le ministère des Transports du Québec, afin d'améliorer la fluidité de la circulation locale et de permettre une hiérarchisation des déplacements automobiles. 3.3 S'assurer de l'amélioration et de la sécurité des liens piétons et cyclistes lors du réaménagement de l'échangeur Dorval. 3.4 Améliorer la signalisation entre les secteurs nord et sud de l'arrondissement.	Arrondissement Ministère des Transports, Aéroports de Montréal, Ville de Montréal, Arrondissement Arrondissement, Ville de Montréal, Ministère des Transports Arrondissement, Ville de Montréal, Ministère des Transports		X X X	
Enjeu 3 L'amélioration de la qualité de l'environnement urbain	Objectif 4 Minimiser les nuisances environnementales engendrées par l'industrie et le réseau autoroutier	4.1 Contrôler, par le zonage, l'implantation d'entreprises génératrices de nuisances qui peuvent menacer le maintien de la qualité de vie de la population. 4.2 Évaluer, en collaboration avec le ministère des Transports du Québec, l'opportunité de mettre en place des mesures d'atténuation du bruit le long de l'autoroute 20.	Arrondissement Arrondissement, Ministère des Transports	X X		
	Objectif 5 Favoriser l'utilisation de modes de transport autres que l'automobile (voir TdM)	5.1 Favoriser l'utilisation du transport collectif. 5.2 Favoriser la desserte globale du territoire par un réseau cyclable d'arrondissement. 5.3 Concevoir des voies de circulation sécuritaires pour les piétons et les cyclistes.	Arrondissement Arrondissement Arrondissement	X X		X

7.6 (suite)

Le plan d'action

Enjeux	Objectifs	Actions	Intervenants	Échéancier		
				Court terme	Moyen et long terme	Continu
Enjeu 6 La consolidation des secteurs d'emplois et de l'activité aéroportuaire	Objectif 9 Consolider les secteurs industriels existants	9.1 Faire la promotion du territoire sur la base de sa localisation stratégique et de ses infrastructures afin d'attirer de nouvelles entreprises dans les secteurs industriels de l'arrondissement.	Arrondissement, Ville de Montréal			X
		9.2 Favoriser et encadrer le redéveloppement des secteurs industriels vieillissants.	Arrondissement			X
		9.3 S'assurer que tout projet de développement des activités aéroportuaires s'effectue dans une perspective d'amélioration et d'optimisation du réseau routier local.	Arrondissement, Ville de Montréal, Aéroports de Montréal			X
	Objectif 10 Favoriser le développement du nouveau secteur d'entreprises, à proximité du terrain de golf Dorval	10.1 Favoriser la mise en place de nouveaux usages satisfaisant à des critères de performance élevés et dont l'intégration urbaine est respectueuse de leur milieu.	Arrondissement			X

