



# RAPPORT DE CONSULTATION PUBLIQUE

PLAN D'URBANISME RÉVISÉ  
2021



VILLE DE  
CITY OF

DOLLARD-DES-ORMEAUX

## TABLE DES MATIÈRES

---

|   |    |
|---|----|
| INTRODUCTION  | 3  |
| SONDAGE   | 4  |
| OBJECTIFS   | 6  |
| PROFIL DES RÉPONDANT(E)S  | 6  |
| SYNTHÈSE DES RÉSULTATS  | 7  |
| INCIDENCE SUR LE PROCESSUS DE RÉVISION DU<br>PLAN ET DES RÈGLEMENTS D'URBANISME | 13 |
| ATELIER PARTICIPATIF  | 14 |
| OBJECTIFS   | 16 |
| DÉROULEMENT   | 16 |
| SYNTHÈSE DES RÉSULTATS  | 17 |
| INCIDENCE SUR LE PROCESSUS DE RÉVISION DU<br>PLAN ET DES RÈGLEMENTS D'URBANISME | 23 |
| MÉMOIRES ET AVIS ÉCRITS   | 24 |
| OBJECTIFS   | 26 |
| DÉROULEMENT   | 26 |
| SYNTHÈSE DES RÉSULTATS  | 26 |
| INCIDENCE SUR LE PROCESSUS DE RÉVISION DU<br>PLAN ET DES RÈGLEMENTS D'URBANISME | 29 |

La Ville de Dollard-des-Ormeaux a entamé une refonte de son Plan d'urbanisme et de ses règlements. Le but de cette refonte est de mettre en place des outils favorables à la création d'un milieu de vie dynamique, axé sur la qualité de vie de ses résident(e)s. Pour ce faire, la Ville a choisi une démarche participative et inclusive. Près de 575 participations ont été recueillies dans le cadre de la démarche.

La démarche participative a intégré diverses stratégies, de l'information à la participation active. Réalisée en collaboration avec la Ville, notamment le Service de l'aménagement urbain et de l'ingénierie, la démarche a été élaborée et animée par la firme Provencher\_Roy, également chargée de la révision du plan et des règlements d'urbanisme.

Les objectifs visés étaient les suivants :

- » Informer la population quant au processus de révision du plan et des règlements d'urbanisme;
- » Communiquer de façon transparente des informations pertinentes et nécessaires à la compréhension du projet;
- » Encourager et faciliter la participation citoyenne en proposant une diversité d'activités s'adressant à des clientèles variées, et ce à différentes phases du projet;
- » Permettre aux citoyen(ne)s d'exprimer leurs préoccupations, leurs attentes, leurs idées dans un esprit constructif.

## Grandes phases

Hiver 2020

### SONDAGE

- » Sondage bilingue diffusé sur le Web et au format papier
- » Près de 500 répondant(e)s

14 décembre 2020

### ATELIER PARTICIPATIF

- » Soirée informative et participative réalisée sur la plateforme Zoom
- » Près de 45 participants

**PRÈS DE  
575  
PARTICIPATIONS**

Hiver 2021

### MÉMOIRES ET AVIS ÉCRITS

- » Réception de mémoires et de commentaires par courriel
- » Près de 20 avis recueillis

Trois grandes phases de consultation ont composé la démarche participative.

D'abord, un sondage validant les forces et faiblesses du territoire ainsi que les attentes de la population envers le plan d'urbanisme a été répondu par plus de 500 citoyen(ne)s au début de l'année 2020. Cette activité consultative a nourri l'élaboration de la vision, des orientations d'aménagement préliminaires ainsi que des objectifs et du plan d'action qui en découlent.

Ensuite, en décembre 2020, un atelier participatif a été mené auprès de 45 citoyen(ne)s et de parties prenantes intéressées. L'objectif était de présenter le plan d'urbanisme préliminaire, de valider certaines pistes d'actions proposées au plan d'action en vue d'aiguiller la révision de la réglementation d'urbanisme.

Enfin, la diffusion sur le site Web de la Ville des documents d'information résumant les intentions poursuivies par le plan d'urbanisme révisé, les citoyen(ne)s ont eu l'occasion d'envoyer leurs commentaires, suggestions et préoccupations par courriel.





## 01/ SONDAGE

## Objectifs

Un sondage en ligne et papier a été diffusé en langue française et anglaise au début de l'année 2020. Celui-ci a été répondu par près de 500 personnes, ce qui a permis de valider les forces et faiblesses territoriales aux yeux des citoyen(ne)s.

Le sondage a comporté douze (12) questions réparties sous les thématiques suivantes :

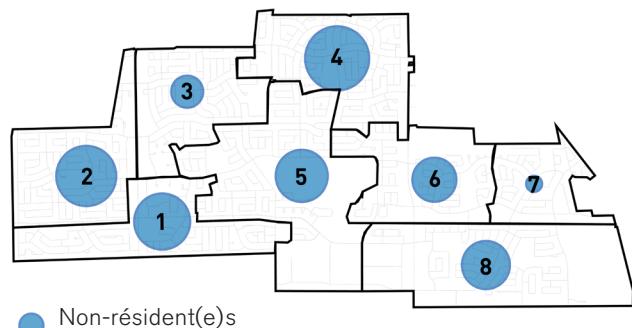
- » Milieux de vie;
- » Équipements publics;
- » Commerces et activités économiques;
- » Bâtiments d'intérêt patrimonial;
- » Transport et mobilité;
- » Développement durable et environnement;
- » Vision.

Sept (7) questions supplémentaires s'ajoutent pour évaluer la représentativité de la population parmi les répondant(e)s.

## Profil des répondant(e)s

Une brève analyse du profil des répondant(e)s démontre une représentation plutôt équitable des différents districts municipaux, à l'exception des districts 3 et 7, soit le quartier adjacent au parc Edward-Janiszewski et celui adjacent au parc Coolbrooke, qui compte une plus faible proportion de répondant(e)s. De plus, près de 6 % des répondant(e)s ne sont pas des résident(e)s de Dollard-des-Ormeaux, laissant présumer qu'il s'agit de gens qui y travaillent ou qui fréquentent le territoire sur une base quotidienne. (Figure 1)

Par ailleurs, le sondage a rejoint fortement les personnes âgées de plus de 35 ans et les familles, qui représentent 85 % et 86 % des répondant(e)s. À cet égard, un répondant sur trois est âgé de plus de 65 ans et retraité. La voix des personnes âgées de moins de 35 ans, particulièrement celle des adolescents (moins de 15 ans) et des jeunes adultes (15 à 24 ans), est faiblement représentée dans le cadre de ce sondage (les moins de 25 ans équivalant à 4,5 % des répondant(e)s, mais représentent 30 % de la population). Les répondant(e)s possèdent une bonne connaissance du territoire puisqu'ils sont plus de 72 % à y habiter depuis plus de 10 ans. (Figure 2)



↗ **Figure 1** Provenance des répondant(e)s selon les districts municipaux



**54 %** sont âgés de 35 à 64 ans et **32 %** de plus de 65 ans



**53 %** habitent DDO depuis plus de 25 ans et **19 %** depuis moins de 10 ans



**86 %** sont des familles (avec ou sans enfants, monoparentale, multigénérationnelle) et **10 %** des personnes seules



**49 %** sont des employés et **35 %** retraités

↗ **Figure 2** Faits saillants de l'analyse du profil des répondant(e)s

## Synthèse des résultats

La section suivante présente la compilation et l'analyse des réponses au sondage.

### Milieux de vie

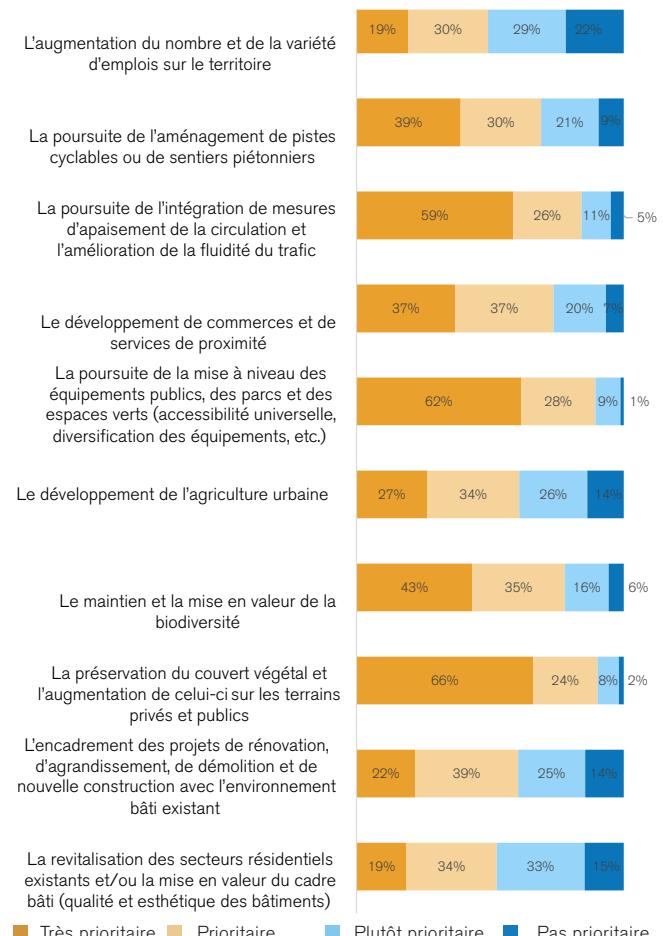
Lorsque sondés sur les différentes caractéristiques distinctives de la Ville de Dollard-des-Ormeaux qui en font un endroit recherché pour vivre, travailler et se divertir, les répondant(e)s ont été nombreux à faire mention de ses parcs et espaces verts (21 %), de ses programmes et ses installations culturelles, récréatives et sportives (18 %) ainsi que de son caractère familial (17 %).

En contrepartie, le dynamisme économique, les opportunités d'emplois et l'accueil aux nouveaux arrivants sont des composantes identitaires moins consensuelles. Ces deux éléments peuvent être expliqués par des constats issus de l'analyse démographique présentée au portrait du territoire, à savoir que les résident(e)s de Dollard-des-Ormeaux sont nombreux à travailler en dehors de la ville et que, malgré la diversité culturelle importante, la population est établie sur le territoire depuis plusieurs années. (Figure 3)

Par ailleurs, afin de consolider et améliorer la qualité du cadre de vie actuel, les répondant(e)s ont identifié des champs d'interventions prioritaires. Il appert que les répondant(e)s sont fortement attachés au patrimoine arborescent et souhaitent la préservation du couvert végétal et l'augmentation de celui-ci sur les terrains privés et publics ainsi que le maintien et la mise en valeur de la biodiversité. De plus, la poursuite de la mise à niveau des équipements publics, des parcs et des espaces verts (accessibilité universelle, diversification des équipements, etc.) ainsi que de l'intégration de mesures d'apaisement de la circulation et l'amélioration de la fluidité du trafic sont des axes d'interventions qui font consensus.



❖ **Figure 3** Principaux atouts de la Ville de Dollard-des-Ormeaux au regard des répondant(e)s

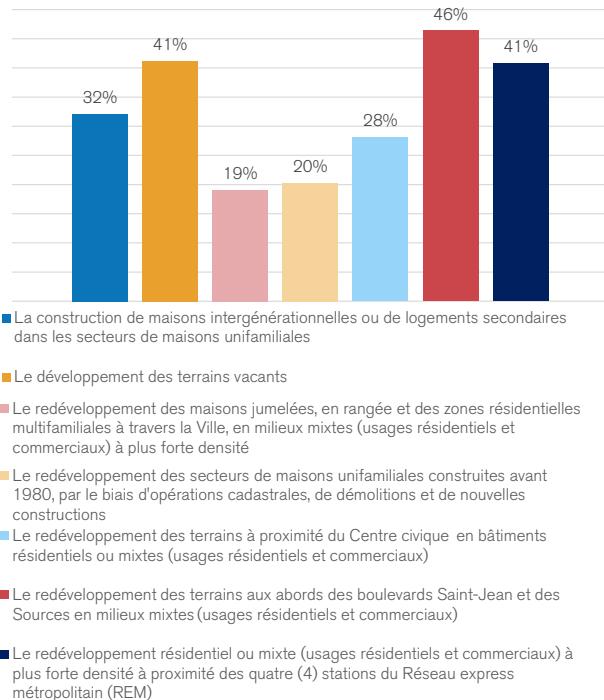


❖ **Figure 4** Priorités accordées aux interventions propices à l'amélioration de votre cadre de vie actuel

## Milieux de vie (suite)

À l'inverse, l'accroissement et la diversification des opportunités d'emploi, de même que les interventions relatives à la revitalisation du cadre bâti et l'intégration urbaine, ont suscité une faible adhésion auprès des répondant(e)s. (Figure 4)

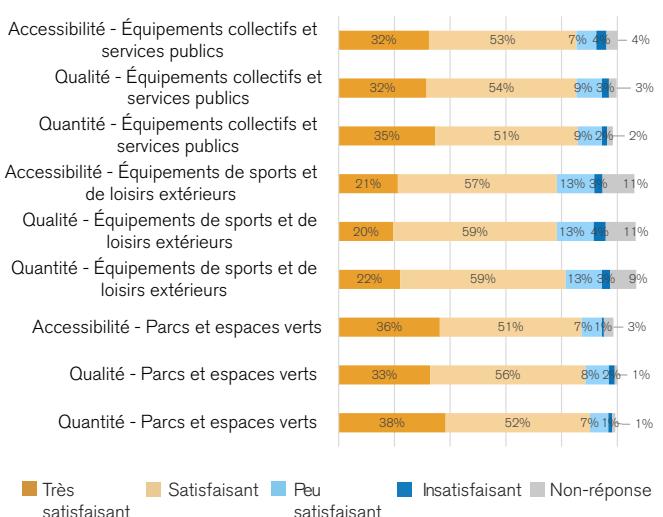
Relativement à la croissance urbaine, les répondant(e)s privilégient le redéveloppement des terrains à des fins mixtes au sein de secteurs stratégiques de la Ville, soit le long des boulevards Saint-Jean et des Sources et à proximité des quatre (4) stations du Réseau express métropolitain (REM). À cet égard, le redéveloppement des terrains situés à proximité du Centre civique à des fins mixtes est aussi envisagé de manière positive. Comme autre stratégie faisant consensus se trouve le développement des terrains encore vacants. (Figure 5)



❖ **Figure 5** Stratégies de développement résidentiel privilégiées

## Équipements publics

Les répondant(e)s apprécient fortement l'offre en parcs, en installations sportives et récréatives et en équipements collectifs. En effet, de manière générale, plus de 80 % des répondant(e)s se prononcent positivement sur la quantité, la qualité et l'accessibilité de ces infrastructures. Cependant, il appert que le degré de satisfaction relatif aux équipements de sports et de loisirs extérieurs est légèrement plus faible (niveau d'insatisfaction situé entre 16 et 18 %, tant pour la quantité, la qualité et l'accessibilité). (Figure 6)



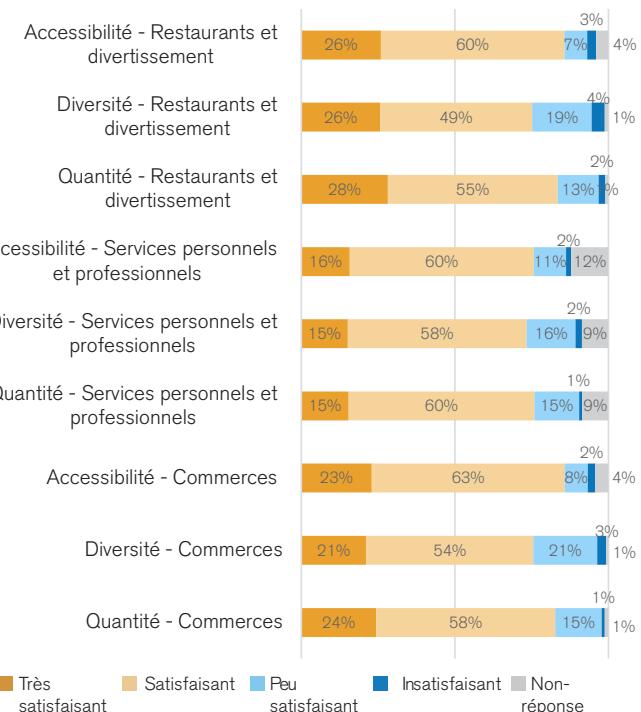
❖ **Figure 6** Degrés d'appréciation de la quantité, la qualité et l'accessibilité des équipements publics

## Commerces et activités économiques

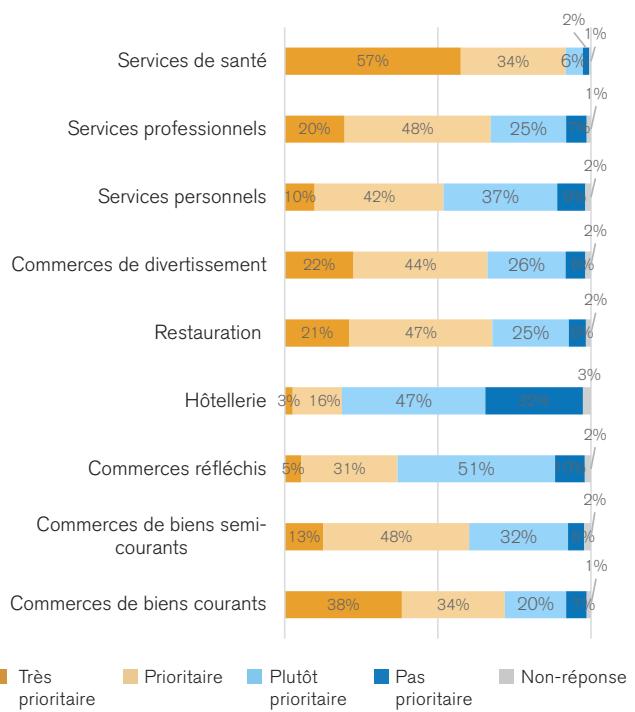
L'offre en commerces, en services personnels et professionnels ainsi qu'en établissements de restauration et de divertissement obtient un niveau de satisfaction élevé au sein des répondant(e)s. Trois (3) personnes sur quatre (4) se disent satisfaites ou très satisfaites. Néanmoins, parmi les caractéristiques évaluées, la diversité de l'offre ressort comme une lacune. En effet, pour les différents créneaux commerciaux, la diversification des établissements atteint un niveau d'insatisfaction oscillant entre 18 % et 24 %. (Figure 7)

À ce propos, les répondant(e)s sont nombreux à souhaiter voir l'arrivée d'établissements de services de santé (ex. : clinique, cabinet de médecin, dentiste, etc.). Les commerces de biens courants (ex. : épicerie, pharmacie, dépanneur, station d'essence, etc.), les établissements de restauration, les services professionnels (ex. : banque, service comptable, service juridique, etc.) ainsi que les commerces de divertissement (ex. : cinéma, salon de quilles, etc.) suscitent également beaucoup d'envie. Inversement, les établissements d'hôtellerie et les commerces réfléchis (ex. : matériel informatique, électroménager, article de sport, animalerie, art, bijouterie, voiture, etc.) soulèvent peu d'intérêt parmi les répondant(e)s. (Figure 8)

- » **Commerces courants** : Les biens ou services que le consommateur a l'habitude d'acheter fréquemment, rapidement et avec un minimum d'effort.
- » **Commerces semi-courants** : Les biens ou services que le consommateur achète fréquemment mais non sur impulsion. Il préfère magasiner, comparer et avoir le choix.
- » **Commerces réfléchis** : Les biens ou services que le consommateur achète peu fréquemment et qui nécessitent généralement un investissement plus important.



❖ **Figure 7** Degrés d'appréciation de la quantité, la qualité et l'accès des établissements commerciaux



❖ **Figure 8** Types de commerces et services souhaités

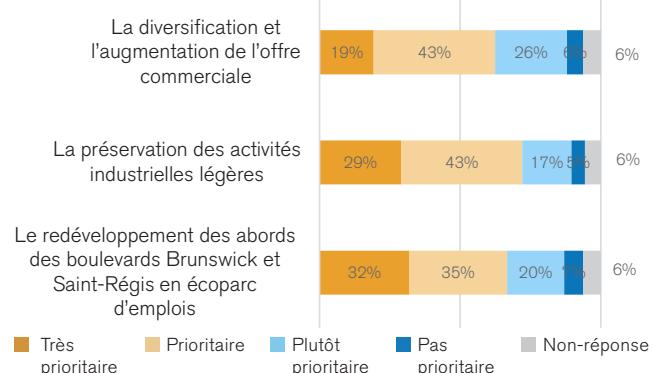
### Commerces et activités économiques (suite)

Relativement au développement des activités économiques, les trois stratégies proposées obtiennent un fort taux d'approbation. Toutefois, on relève que 72 % des répondant(e)s estiment prioritaire ou très prioritaire la préservation des activités industrielles légères. Ces activités englobent principalement la fabrication, l'assemblage ou le traitement de matériaux sous forme raffinée qui ne causent pas de bruit, de perturbations de l'air ou de l'eau, ou de pollution et ont un effet minimal sur le voisinage. (Figure 9)

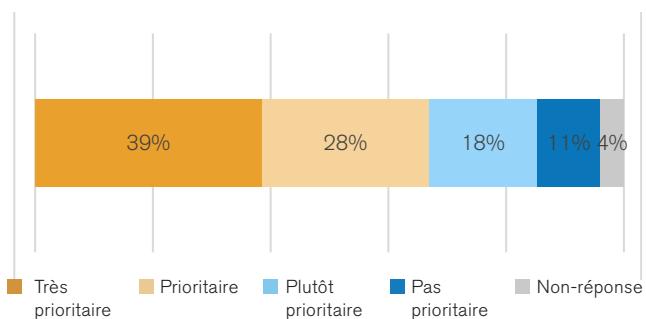
- » **Écoparc** : Une zone d'activité économique qui optimise l'utilisation des ressources. Les entreprises sont en symbiose avec les déchets de l'une devenant les ressources de l'autre. Les bâtiments et sites sont conçus pour minimiser leur empreinte écologique et incluent des infrastructures vertes. Souvent les entreprises partagent des services comme le marketing, le transport et la recherche.

### Bâtiments d'intérêt patrimonial

Lorsqu'interrogés sur la préservation des trois bâtiments d'intérêt patrimonial hérités de la période rurale (1880-1950), les répondant(e)s ont énoncé majoritairement qu'il s'agissait d'une priorité à leurs yeux. Parmi les 67 % adhérents aux mesures de préservation du patrimoine, 39 % ont jugé que c'était un enjeu très prioritaire. À l'inverse, une personne sur trois a répondu que ce n'était pas prioritaire. (Figure 10)



↗ **Figure 9** Stratégies de développement économique privilégiées



↗ **Figure 10** Priorités accordées à la préservation du patrimoine

## Mobilité et transport

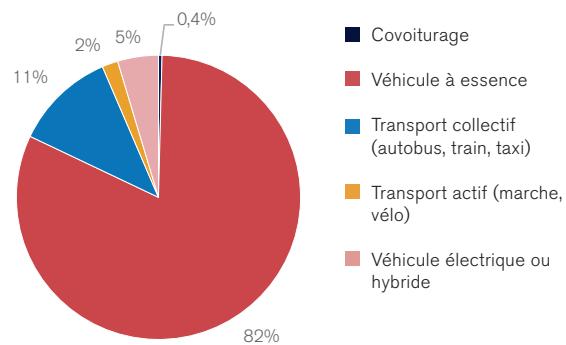
Lorsqu'interrogés sur leurs principales préoccupations en matière de transport et de mobilité, les répondant(e)s ont été nombreux à identifier la fluidité de la circulation automobile et la congestion routière (72 %). Soulignons que près de 87 % des répondant(e)s ont affirmé se déplacer principalement en voiture (à essence, électrique ou hybride). (Figure 11)

L'arrivée prochaine du Réseau express métropolitain (REM) suscite également une certaine appréhension relativement à l'accessibilité de ses stations ainsi qu'à la multimodalité, soit la combinaison de plusieurs modes de transport lors d'un même déplacement. Rappelons que la Ville de Dollard-des-Ormeaux ne comptera pas de stations directement sur son territoire, mais sera desservie par le REM grâce à quatre (4) points d'accès situés en marge de la ville. (Figure 12)

L'efficacité et la desserte en transport collectif s'avèrent aussi une préoccupation importante pour deux (2) répondant(e)s sur trois (3). Or, l'amélioration de la desserte en transport collectif est la mesure privilégiée par 88 % des répondant(e)s afin de favoriser l'utilisation des transports collectif et alternatif. Il s'agit de 13 % des répondant(e)s qui se déplacent principalement en transport collectif ou en transport actif (à pied, à vélo, etc.).

L'augmentation des services de transport adapté pour les personnes dont la capacité physique est réduite ainsi que l'amélioration des infrastructures existantes et le développement d'infrastructures cyclables et piétonnières sécuritaires sont deux autres mesures obtenant un fort appui. (Figure 13)

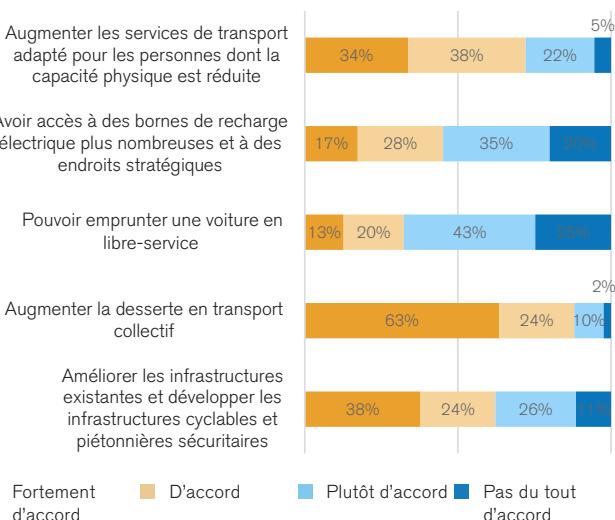
Enfin, les répondant(e)s sont moindrement intéressés à pouvoir emprunter une voiture en libre-service, notamment puisqu'ils sont déjà nombreux à être en possession d'un véhicule. On peut envisager que cette stratégie aurait suscité davantage l'adhésion des groupes d'âge plus jeunes qui sont moins nombreux à posséder des véhicules et se déplacent davantage autrement.



▲ **Figure 11** Principaux modes de déplacements des répondant(e)s



▲ **Figure 12** Préoccupations prioritaires en matière de transport et de mobilité



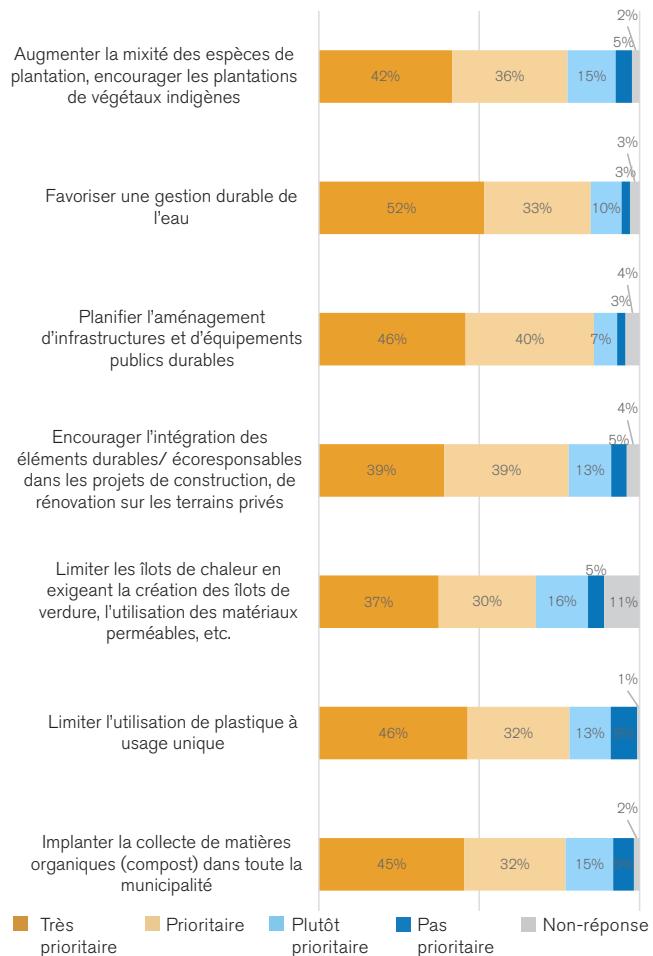
▲ **Figure 13** Stratégies privilégiées pour favoriser l'utilisation des transports collectif et alternatif

## Environnement et développement durable

Les répondant(e)s sont généralement en faveur des mesures proposées afin d'améliorer le bilan environnemental et durable de la Ville. Effectivement, globalement, plus de trois (3) personnes sur quatre (4) appuient les stratégies proposées. De plus, les répondant(e)s particulièrement favorables à ce que la Ville montre l'exemple à suivre par l'aménagement d'infrastructures et d'équipements publics durables (adhésion de 86 % des répondant(e)s). De plus, 85 % des répondant(e)s jugent prioritaires ou très prioritaires les stratégies visant à favoriser une gestion durable de l'eau.

Les mesures relatives à la lutte aux îlots de chaleur sont les moins prioritaires aux yeux des répondant(e)s. Près de 11 % d'entre eux ont d'ailleurs choisi de ne pas se prononcer à cet égard. Considérant l'appréciation des répondant(e)s au verdissement du territoire (voir Figure 3), on peut supposer que la lutte aux îlots de chaleur semble être une notion méconnue pour certains répondant(e)s. Ce terme n'a d'ailleurs pas été précisé dans le cadre du sondage. (Figure 14)

» **Îlot de chaleur** : Zone urbaine où l'on enregistre une température ambiante plus élevée que dans les zones environnantes. Les causes des îlots de chaleur sont diverses, notamment la carence du couvert végétal, l'imperméabilité des matériaux, les propriétés thermiques des matériaux, les conditions météorologiques, la chaleur émise par les activités humaines (bâtiments et véhicules), etc.



❖ **Figure 14** Stratégies de développement durable privilégiées

## Vision

En conclusion du sondage, les répondant(e)s ont eu l'occasion d'exprimer en leurs propres mots la vision qu'ils / qu'elles avaient pour leur territoire et ce qui les rendrait fiers de l'aménagement de la Ville de Dollard-des-Ormeaux. Le recensement des principaux mots clés employés démontre l'importance accordée à la préservation du cadre naturel et la protection de l'environnement. L'inclusivité et le souci de faire de Dollard-des-Ormeaux une ville amie des aînés et adaptées aux besoins de tous est également une aspiration qui fait consensus. Enfin, les participants espèrent aussi voir s'améliorer les conditions de déplacements en transport collectif et transport actif.

## Incidence sur le processus de révision du plan et des règlements d'urbanisme

Cette première activité consultative a nourri l'élaboration de la vision, des orientations d'aménagement préliminaires ainsi que des objectifs et du plan d'action qui en découlent.



↗ **Figure 14** Mots clés évoqués par les participants relativement à la vision d'aménagement pour la Ville de Dollard-des-Ormeaux à l'horizon 2030



A vertical photograph showing a park setting. In the foreground, there is a dark wooden bench and a black trash can with a silver lid. The ground appears to be covered in snow or light-colored gravel. In the background, there are bare trees and a fence. A small sign is visible on the left side.

## 02/ ATELIER PARTICIPATIF

### Objectifs

Le grand public ayant été consulté lors de la première phase de la démarche participative sur les grands axes de développement à prioriser pour guider la vision et les orientations d'aménagement du plan d'urbanisme, la seconde phase a porté sur la manière dont ces grands principes se concrétisent. Ainsi, l'atelier participatif avait comme objectif celui de statuer sur l'approche de mise en œuvre à préconiser pour certaines mesures du plan d'action (réglementaire, incitative, exemplaire, etc.). Cet exercice a permis non seulement de prendre le pouls de la population quant à certaines stratégies, mais également de stimuler un dialogue entre les citoyen(ne)s sur les moyens de mise en œuvre qui s'offrent à la Ville pour réaliser sa vision d'aménagement.

### Déroulement

Le contexte de la pandémie de la COVID-19 limitant la possibilité de mener cet exercice participatif en présentiel, la formule de consultation virtuelle a été préconisée, notamment sur la plateforme Zoom.

La soirée de consultation s'est déroulée en trois temps.

D'abord, afin d'informer la population sur l'avancement du projet, la soirée a débuté par une présentation informative portant sur les résultats du sondage, l'énoncé de vision du plan d'urbanisme, les orientations d'aménagement et les objectifs qui constituent l'assise du plan d'action.

Par la suite, après une explication sur la formule de participation, les participants ont été répartis en groupes de travail ayant pour objectif de discuter de trois à quatre stratégies de mise en œuvre chacun. Au total, huit stratégies ont été évaluées et six groupes ont été formés. Afin d'avoir un portrait nuancé du degré d'adhésion des citoyen(ne)s aux mesures proposées, la moitié des groupes ont discuté de quatre stratégies, et l'autre moitié des groupes ont échangé sur les quatre dernières stratégies de mise en œuvre.

La composition des groupes a été équilibrée afin d'y retrouver des participants de tous horizons (citoyen(ne)s, membres de comités sectoriels, parties prenantes). Par ailleurs, des membres du conseil municipal, de même que des employés de la Ville, étaient présents comme observateurs.

Enfin, l'atelier participatif s'est conclu en séance plénière où un représentant par groupe de travail a résumé l'essentiel des discussions. En guise de mot de la fin, le maire, M. Alex Bottausci, a remercié l'ensemble des participants et a souligné l'important apport de la participation publique à la révision du plan et des règlements d'urbanisme.

**19 h**

#### Phase informative

- » Accueil des participants en ligne et mot de bienvenue
- » Présentation des enjeux issus du portrait du territoire, des résultats du sondage, de l'énoncé de vision, des orientations d'aménagement et des objectifs préliminaires
- » Instructions quant à la portion participative de l'atelier participatif

**19 h 45**

#### Phase participative

- » Regroupement en groupe de travail, présentation et discussion des stratégies de mises en œuvre animée par l'équipe de Provencher\_Roy (3-4 stratégies/équipe)

**20 h 30**

#### Plénière

- » Partage des faits saillants des échanges des différents groupes sous forme de plénière collective

**21 h 00**

#### Conclusion

- » Remerciement et mot de la fin par M. Alex Bottausci, maire de la Ville de Dollard-des-Ormeaux

## Synthèse des résultats

La section suivante présente les faits saillants des discussions propres aux huit stratégies évaluées.

### Logement additionnel accessoire

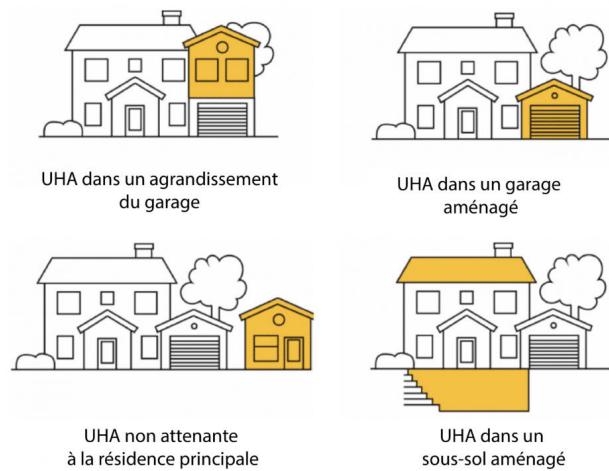
Cette stratégie propose de permettre, sous conditions, la construction de logement intergénérationnel ou additionnel sur les terrains privés des quartiers résidentiels unifamiliaux.

La plupart des participants jugent que cette stratégie peut être intéressante pour faciliter le maintien des aînés dans leur milieu de vie, un enjeu qui s'est d'ailleurs révélé de grande importance lors de la pandémie. Alors que plusieurs participants entrevoient positivement la densification douce des quartiers unifamiliaux qu'occasionnerait l'implantation de logement additionnel accessoire, d'autres soulignent que cela s'accompagne d'une pression supplémentaire sur les infrastructures municipales conçues pour une basse densité résidentielle, notamment le réseau routier ainsi que les équipements collectifs.

Or, on souligne que la principale limite de cette stratégie est la dimension de la plupart des lots qui est de trop petite dimension pour accueillir une construction accessoire isolée. L'extension au bâtiment principal pour accueillir une unité d'habitation accessoire est donc une avenue à privilégier, qui aurait comme avantage de ne pas nécessiter trop d'emprise au sol. On souligne que si cette mesure est adoptée, l'encadrement de l'implantation et intégration architecturale est pertinent afin de s'assurer que l'extension ne soit pas prédominante dans l'intégration urbaine comparativement au bâtiment principal, qu'elle s'insère bien dans la volumétrie observée dans le quartier, qu'elle n'ait qu'un faible impact sur la quiétude des propriétés immédiates, etc. De plus, quelques participants mentionnent de l'intérêt à encourager la rénovation et la restauration des habitations en faisant la promotion de bonnes pratiques afin de stimuler une actualisation du cadre bâti. Par ailleurs, une flexibilité dans l'application de

la réglementation d'urbanisme pourrait être de mise pour autoriser, par évaluation, quelques projets de rénovation ou d'extension comportant une dérogation mineure.

Certains participants soulignent qu'il serait intéressant de n'autoriser la construction d'un logement additionnel accessoire qu'aux individus partageant un lien de parenté avec les occupants du bâtiment principal. Néanmoins, il faut que la nature du lien de parenté soit définie. On signale que l'application de ce genre de contrainte peut être difficile à contrôler. De même, cette obligation soulève l'enjeu du «cycle d'occupation» du logement, à savoir ce qu'il adviendra de l'occupant du logement accessoire lorsque les occupants du bâtiment principal vendront leur propriété. On mentionne l'importance de réfléchir aux différents cas de figure pouvant survenir pour éviter le cas par cas, car on entrevoit des dérives potentielles de personnes souhaitant agrandir leur domicile, mais dont la réglementation ne le permet pas, qui utiliseraient cette stratégie pour contourner la réglementation.



❖ **Figure 15** Types d'implantation d'un logement additionnel accessoire (UHA: Unité d'habitation accessoire)

© la-mini-maison.com

### **Redéveloppement et requalification des abords des boulevards Saint-Jean et des Sources et près de la station REM Sunnybrooke**

On estime que la transformation des boulevards est l'une des seules opportunités pour la Ville de transformer son caractère banlieue-dortoir vers une ville concentrant une gamme de destinations d'intérêt. Les participants appuient l'insertion d'une mixité fonctionnelle, intégrant des commerces animés au rez-de-chaussée et des habitations ou espaces de bureaux aux étages supérieurs. Un plus grand bassin de résident(e)s et de travailleur(e)s a pour effet d'animer ces artères tout au long de la journée et de stimuler l'économie locale. Il permet également de bonifier l'offre en transport collectif, notamment vers les stations REM. De plus, la densification résidentielle des boulevards est une occasion de diversifier le parc d'habitation de Dollard-des-Ormeaux, notamment en bonifiant l'offre en logements locatifs, accessibles aux premiers acheteurs et attractifs aux retraités dont les enfants ont quitté la maison.

Aussi, cette transformation constitue une opportunité de relever la qualité de l'environnement bâti et d'améliorer le paysage urbain sur les axes qui agissent comme porte d'entrée de la Ville. Pour ce faire, les participants soulignent l'intérêt de créer des espaces plus conviviaux le long des boulevards, notamment en accordant davantage d'espace aux trottoirs, en intégrant des espaces verts, en encadrant la rue d'un alignement d'arbres, en enfouissant les lignes électriques et en révisant l'aménagement des aires de stationnement extérieures, par exemple.

Une place plus importante devrait être accordée au confort des piétons pour promouvoir davantage la mobilité durable. À cet égard, les participants soulignent les efforts de la Ville aux aménagements urbains réalisés le long du boulevard Saint-Jean et souhaitent que le boulevard poursuive sa transformation. On estime que ce boulevard est actuellement plus favorable aux déplacements actifs. En contrepartie, le boulevard des Sources s'avère davantage dépourvu d'infrastructures et mériterait également des mesures

en ce sens. On souligne cependant que la planification d'infrastructures favorables à la mobilité durable doit être conciliée à la circulation véhiculaire, provenant notamment des villes et arrondissements situés au nord de Dollard-des-Ormeaux dont les résident(e)s empruntent quotidiennement les boulevards Saint-Jean et des Sources pour atteindre l'autoroute 40. Ainsi, une réflexion profonde doit être entreprise lors de la planification du réaménagement de ces artères afin d'assurer la sécurité, la convivialité et la fonctionnalité des déplacements par tous les usagers.

De manière générale, les participants sont favorables à une hausse de densité ciblée le long des boulevards. On souligne l'importance d'encadrer les projets afin d'assurer une intégration harmonieuse aux quartiers résidentiels adjacents de basse densité, évaluer en amont l'impact de ces projets sur le réseau routier et les infrastructures municipales et adopter des mesures d'atténuation en ce sens.

Certains participants doutent qu'une densification des boulevards soit réaliste en évoquant l'impact de la pandémie sur la dynamique immobilière, relativement à l'attrait des typologies résidentielles multifamiliales et des espaces à bureaux. Or, le plan d'urbanisme étant un document de planification s'échelonnant sur dix ans, il convient de se doter d'une vision et de prévoir les changements, notamment occasionnés par l'arrivée des stations REM, pour que ceux-ci soient cohérents et non réalisés à la pièce. De plus, on mentionne que la planification des boulevards doit se réaliser en cohérence de son contexte territorial, soit en considérant les dynamiques de ces boulevards au-delà des limites de la Ville de Dollard-des-Ormeaux.

Relativement à l'aire TOD Sunnybrooke, malgré que ce secteur n'ait pas été discuté par la majorité des participants, certains d'entre eux estiment que l'arrivée du REM suscitera un engouement, car il s'agit de la station la plus près du territoire de Dollard-des-Ormeaux. On considère que cet équipement de transport pourrait insuffler une vie de quartier par l'implantation de commerces locaux et d'espaces publics invitants.

## Mesures de verdissement et préservation du couvert végétal

De manière générale, les participants souhaitent le verdissement de la Ville. Les participants reconnaissent que les arbres jouent un rôle important dans l'espace urbain, notamment par la lutte aux îlots de chaleur, la gestion des eaux pluviales ainsi que le rehaussement des valeurs foncières des quartiers dotés d'une canopée généreuse.

On applaudit le programme de plantation d'arbres nommé «Un arbre pour mon quartier» qui permet aux résident(e)s de faire l'acquisition d'arbres à des prix avantageux. Il s'agit là d'un premier pas très intéressant vers un verdissement plus important de la Ville. On suggère la plantation d'arbres sur le domaine public, le long des rues lorsque l'emprise le permet.

Également, à la suite de la coupe de nombreux arbres touchés par l'agrile du frêne, les participants signalent l'importance de remplacer les arbres abattus le plus vite possible afin de retrouver la canopée perdue.

Également, dans une optique de lutte aux îlots de chaleur urbains, le verdissement des aires de stationnement est souligné. Les participants évoquent l'importance de préserver les espaces végétalisés existants, tels que les boisés. À titre d'exemple, le boisé adjacent au pôle civique est identifié. Enfin, les participants suggèrent d'intégrer la communauté aux activités de plantation, notamment les enfants en localisant des bacs de plantation près des écoles.

### UN ARBRE POUR MON QUARTIER

Vous êtes propriétaire d'une résidence unifamiliale ou d'un complexe résidentiel de 8 logements et moins?  
Adhérez à ce programme pour obtenir une plantation d'arbre sur votre propriété pour seulement 25 \$ pour un arbre régulier et 35 \$ pour un arbre fruitier!

▲ **Figure 16** Programme Un arbre pour mon quartier subventionnant l'achat d'un arbre

© Ville de Dollard-des-Ormeaux

## Réaménagement du domaine public près des pôles communautaires

Les participants sont d'avis favorables au réaménagement du domaine public prioritaire à proximité des pôles communautaires, tels que les écoles, les parcs et les lieux de culte. Certains jugent embêtant qu'il n'y ait que très peu de lieux publics intéressants au sein des quartiers résidentiels et que la plupart aient une programmation bien définie qui n'est pas toujours adaptée aux besoins de la population (ex. : aire de jeux pour enfants, terrains sportifs, etc.). Les participants souhaitent avoir à distance de marche davantage de lieux où il est possible de socialiser entre voisins. On mentionne également que ce besoin s'est fait d'autant plus ressentir pendant la pandémie.

En plus d'aménager de nouveaux espaces publics, les participants évoquent l'idée de bonifier les aménagements du domaine public, tels que les trottoirs et les pistes cyclables, en visant prioritairement les pôles communautaires ainsi que les tronçons qui relient des points d'intérêt (ex. : rue Sommerset).

De plus, on suggère d'investir dans le domaine public près du centre-ville pour promouvoir les évènements publics.



▲ **Figure 17** Rue partagée où cohabitent les autos, piétons et cyclistes

© Arrondissement Ahuntsic-Cartierville

### Développement des terrains vacants du centre-ville

Cette stratégie propose de développer les terrains vacants ou sous-utilisés en vue de favoriser la densification résidentielle du centre-ville.

Plusieurs participants jugent que de nombreux efforts doivent être déployés afin que le secteur identifié comme centre-ville devienne une réelle centralité pour la ville de Dollard-des-Ormeaux.

De manière générale, les participants sont favorables à l'idée de développer les espaces vacants et sous-utilisés du centre-ville, en considérant que la ville de Dollard-des-Ormeaux ne bénéficie que de peu de sites vacants. La localisation, à proximité du centre civique et du parc du Centenaire, est un atout sur lequel miser. Ils s'interrogent sur la vision de développement qui sera portée par la Ville et insistent sur la nécessité de planifier le type de développement ciblé. On souligne que le secteur se révèle propice à l'implantation de résidences multifamiliales, afin de diversifier l'offre de logements, ou de nouveaux équipements publics.

L'atelier participatif a permis de mettre en lumière divers enjeux relatifs aux conditions actuelles du secteur et à ses opportunités de développement.

La question du paysage urbain est prépondérante pour plusieurs groupes de travail. L'étendue d'espaces sous-aménagés offre, au-delà des perspectives immobilières, un potentiel de verdissement, de rationalisation des espaces dédiés au stationnement véhiculaire et d'intégration de nouveaux espaces publics ou collectifs permettant d'offrir des lieux de rassemblement conviviaux. L'aménagement d'un marché public animé et sa transformation en un lieu composé d'une diversité d'usages et marqué d'un aménagement de qualité des espaces extérieurs est perçu comme une avenue privilégiée dans le cadre de la requalification du Marché de l'Ouest. Les participants aspirent à retrouver dans le centre-ville une ambiance urbaine vibrante. De plus, la mise en valeur des espaces publics est vue comme une

condition de réussite du projet. On souhaite que le centre-ville se démarque par la présence d'espaces verts généreux.

Les problématiques associées à la mobilité sont également soulevées. Le développement du centre-ville devrait ainsi être conçu afin de maintenir une offre de stationnement adéquate, des accès véhiculaires simples et de garantir la fluidité de la circulation automobile. Par ailleurs, les participants soulignent la nécessité de faciliter les déplacements actifs, notamment piétons, entre les différents secteurs du centre-ville grâce à l'intégration de cheminements piétonniers ou l'intégration de mesures d'apaisement de la circulation sur le boulevard De Salaberry.

Les participants souhaitent que l'aménagement du secteur intègre différentes mesures de mitigation afin de limiter le bruit, gérer les couloirs de vent, limiter la poussière ou réduire l'exposition du site aux activités intensives (ex. : barrières antibruit) générées par la proximité du centre-ville à la zone commerciale et industrielle. Par ailleurs, l'aménagement d'infrastructures permettant de limiter les îlots de chaleur est bien perçu.

La cohabitation et l'intégration urbaine des projets de redéveloppement avec les secteurs résidentiels adjacents doivent également être considérées.



↗ **Figure 18** Marché public animé, Boucherville

© La Relève

## Aménagement des stationnements

Cette stratégie vise à réduire l'omniprésence de l'automobile dans le paysage urbain en privilégiant l'aménagement de stationnements souterrains et revoir les normes de stationnement applicables pour les nouvelles constructions dans le centre-ville, le long des boulevards et au sein des aires TOD.

Les participants insistent sur l'importance que prend l'automobile dans leur quotidien comme étant le principal mode de déplacement pour se déplacer au sein de la Ville. À cet effet, les besoins en matière de stationnement demeurent importants et doivent être considérés dans les orientations et objectifs de planification portés par la Ville. Une réduction des cases de stationnement offertes peut être perçue comme une entrave à la qualité de vie des résident(e)s.

Cependant, les participants mentionnent que les nombreux espaces de stationnement représentent des espaces sous-utilisés, avec plusieurs cases non occupées. Ils soulignent leur impact négatif sur le paysage urbain et l'expérience urbaine, notamment pour les piétons et les cyclistes. Ils supportent dans l'ensemble l'opportunité de minimiser leur emprise ou leurs visibilités aux alentours des commerces. À cette fin, les participants se sont révélés plutôt favorables à la localisation des aires de stationnement en cour arrière, en souterrain ou par l'intermédiaire de structures étagées. Ce type d'implantation favorise l'encadrement des voies par un cadre bâti continu.

Les échanges relatifs à cette stratégie ont permis de souligner que les espaces extérieurs ne sont pas pourvus d'espaces dédiés aux rassemblements (ex. : tables, bancs, autres). Par exemple, l'aménagement des terrains privés pourrait proposer un équilibre entre des aires de verdissement, des espaces collectifs et les aires de stationnement.

Les participants souhaitent l'ajout de verdure dans les aires de stationnement, par la plantation d'arbres, d'arbustes, de vivaces ou de massifs fleuris et herbacés. Certains soulèvent l'enjeu relatif aux coûts

associés aux infrastructures et plantations favorables au verdissement, à la gestion durable des eaux pluviales et à la lutte contre les îlots de chaleur.

L'implantation d'une politique de stationnement pour les véhicules électriques apparaît la bienvenue, par l'intermédiaire de cases réservées et de bornes de recharge. L'accessibilité du stationnement pour le public, les visiteurs ou les personnes à mobilité réduite constitue également un enjeu significatif pour plusieurs répondant(e)s.

Enfin, en matière de stationnement pour vélos, les répondant(e)s ont préconisé l'aménagement d'unités de stationnement sécurisées.



▲ **Figure 19** Stationnement végétalisé

© CRE-Montréal



▲ **Figure 20** Cases de stationnement réservées aux véhicules électriques et bornes de recharge

© CRE-Montréal

### Évaluation des projets de transformation, agrandissement et rénovation dans les quartiers résidentiels

Cette stratégie propose d'encadrer les projets de transformation, d'agrandissement et de rénovation dans les quartiers unifamiliaux afin de mettre en valeur le tissu urbain et les styles architecturaux.

À la lumière des discussions, l'idée de mieux encadrer les projets de transformation ne fait pas consensus. Les participants sont défavorables à l'ajout de mesures de restriction sur les projets puisqu'une telle intervention peut avoir un impact négatif sur la valeur foncière et immobilière des propriétés.

Les participants soulignent que l'appropriation des maisons et des terrains par les propriétaires permet d'offrir une forme de diversité dans le cadre bâti et l'aménagement des terrains grâce aux travaux successifs. Cet aspect contribue à un paysage urbain intéressant et non monotone. En d'autres termes, les travaux de rénovations et d'agrandissements ne devraient pas être contraints à un style précis, avec des normes trop contraignantes.

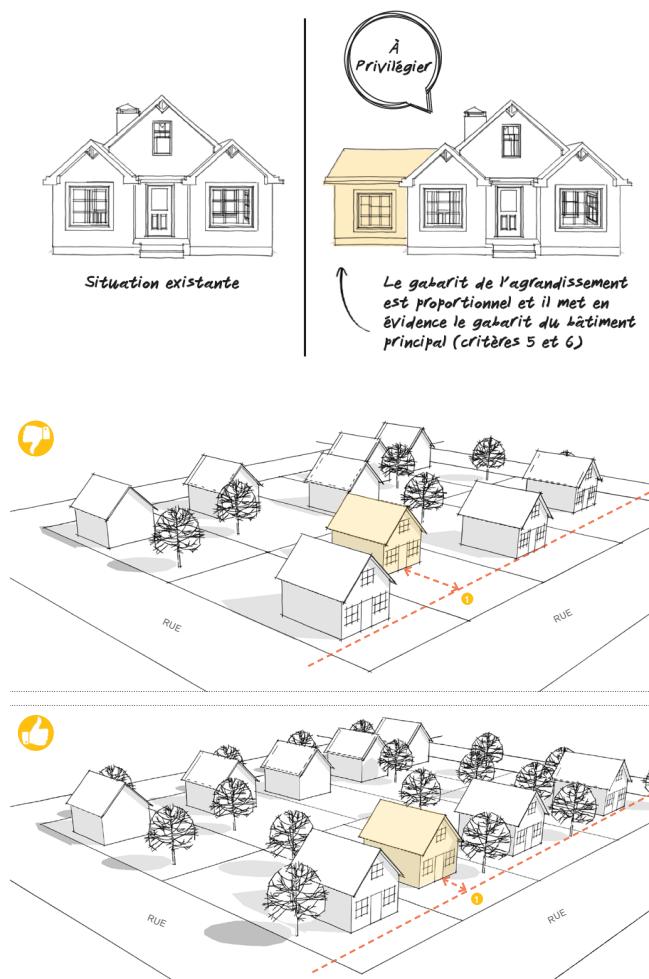
Les participants apprécient néanmoins les mesures en place via le règlement de zonage et la procédure du règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale.

Les participants se révèlent plutôt favorables à des mesures d'accompagnement pour les propriétaires souhaitant réaliser des travaux sur leur propriété : support et conseils de la part de la Ville, guide d'architecture, etc. Par ailleurs, ils soulignent l'apport des instances consultatives (Comité consultatif d'urbanisme) ainsi que l'opportunité de créer un comité de démolition.

Les participants soulignent que ces types de travaux ne doivent pas avoir des impacts trop importants sur le voisinage et doivent préserver l'intimité des habitations.

Les constructions doivent tout de même être réglementées pour être conformes à l'image de la Ville de Dollard-des-Ormeaux et contribuer à la beauté des quartiers, par exemple grâce à l'utilisation de matériaux nobles.

Les participants souhaitent éviter que des constructions se démarquent trop (ex. : une extension de trois étages dans un quartier résidentiel dont la volumétrie générale est d'un ou deux étages). Par ailleurs, les travaux d'agrandissement devraient être conçus afin de limiter leurs impacts sur la végétation existante (ex. : arbres matures).



▲ **Figure 21** Exemples graphiques de bonnes pratiques en matière d'intégration et d'implantation architecturale (volumétrie, marges, etc.)

© Provencher\_Roy

## Affichage commercial

Cette stratégie vise à encadrer l'affichage commercial afin de stimuler l'émergence d'une image identitaire pour les différentes dessertes commerciales.

Plusieurs participants sont satisfaits du statu quo et apprécient la variété actuelle d'enseignes vis-à-vis de leur taille, leur implantation et leur couleur. La diversité des enseignes, à l'image de la pluralité de l'offre commerciale, est perçue positivement.

Dans certains groupes de travail, les répondant(e)s relèvent l'opportunité de créer une identité paysagère pour la Ville de Dollard-des-Ormeaux par l'intermédiaire de l'affichage commercial. Autrement dit, aux yeux des participants, l'affichage doit être une composante de l'identité visuelle formant un ensemble cohérent.

## Incidence sur le processus de révision du plan et des règlements d'urbanisme

Cette seconde activité consultative oriente la révision du contenu du plan d'urbanisme, particulièrement au plan des interventions proposées, et permet d'aiguiller la révision de la réglementation d'urbanisme.



❖ **Figure 22** Exemples graphiques de bonnes pratiques en matière d'affichage commercial

© Provencher\_Roy



A photograph of a lake shore. The foreground shows the calm, greenish-blue water of the lake. In the middle ground, there is a dense growth of tall, thin reeds and other aquatic plants along the water's edge. Behind them, a thick forest of green trees stretches across the background under a clear blue sky.

## 03/ MÉMOIRES ET AVIS ÉCRITS

### Objectifs

Cette dernière phase de consultation avait comme objectif d'informer l'ensemble de la population de Dollard-des-Ormeaux de l'avancement de la révision du plan d'urbanisme, des pistes de solutions proposées lors de l'atelier participatif et de recueillir l'avis des citoyen(ne)s.

### Déroulement

La présentation réalisée dans le cadre de l'atelier participatif, ainsi qu'un résumé du plan d'urbanisme ont été rendus publics sur le site Web de la Ville. Les citoyen(ne)s ont été invités à envoyer des commentaires, suggestions et avis écrits par courriel du 15 décembre 2020 au 15 février 2021. Près de 20 avis écrits ont été reçus. Ils ont été colligés et synthétisés par thématiques.



▲ **Figure 23** Extrait du site Web de la Ville de Dollard-des-Ormeaux expliquant la démarche de la révision quinquennale du plan d'urbanisme

© Ville de Dollard-des-Ormeaux

### Synthèse des résultats

#### Boulevards Saint-Jean et des Sources et aire TOD de la station REM Sunnybrooke

Certains résident(e)s estiment qu'une des conditions de succès de la densification des boulevards Saint-Jean et des Sources ainsi que de l'aire TOD Sunnybrooke réside dans la transformation de l'environnement urbain afin d'en faire réellement des lieux favorables aux déplacements actifs et collectifs. Pour atteindre cet objectif, on suggère de réduire l'omniprésence de l'automobile dans l'espace urbain en privilégiant l'enfoncement des aires de stationnement, d'aménager des pistes cyclables sécuritaires et de larges trottoirs en assurant des contacts réduits avec les automobiles, d'encadrer les boulevards d'un cadre bâti continu et de planter des arbres à grand déploiement pour améliorer leur convivialité. On recommande de porter une attention particulière à l'interface avec les quartiers résidentiels de basse densité.

Quelques citoyen(ne)s soulèvent un bémol sur les projets de densification relativement à la capacité de support des équipements collectifs, tels que les écoles, les parcs et les bibliothèques, ainsi que des infrastructures municipales comme le réseau routier. Il s'avère important d'anticiper les besoins de la population projetée par les nouveaux projets immobiliers, d'évaluer les impacts de ces projets sur la qualité de vie des résident(e)s existants et de trouver des solutions acceptables pour tous.

On souligne également que la pandémie de COVID-19 aura potentiellement des effets sur le marché immobilier, modifiant les besoins en matière de logements, de commerces et de bureaux, et que la stratégie de redéveloppement et de requalification de ces secteurs doit être flexible en ce sens.

## Centre-ville

Pour maints citoyen(ne)s, le secteur qualifié de centre-ville n'en est pas actuellement un. Pour devenir un réel cœur de ville, on aimerait y retrouver des restaurants, des commerces, des services et des lieux où se divertir. Une intensification des activités urbaines est de mise. À cet égard, aux yeux des résident(e)s, le site du Marché de l'Ouest représente une opportunité de redéveloppement pour raviver la vitalité de cette destination de l'ouest de l'île et optimiser l'espace au sol. De manière générale, l'insertion de la fonction résidentielle par la mixité verticale est vue d'un bon œil pour créer une ambiance urbaine renouvelée, assurer l'animation continue de l'espace public, la viabilité de l'offre commerciale.

On suggère également l'intégration d'espaces à caractère culturel au centre-ville, telle qu'une salle de spectacle ou l'aménagement d'un espace public adapté à la tenue d'évènements de grande envergure, pouvant accueillir des foules et disposant de systèmes d'éclairage et d'équipements sonores.

Relativement au développement des terrains vacants identifiés au plan d'urbanisme préliminaire, les avis des citoyen(ne)s sont mitigés. Certains citoyen(ne)s jugent que le développement des terrains vacants n'est pas prioritaire et que ces espaces pourraient être laissés sous couvert végétal encore quelques années, en permettant leur accès au public par l'aménagement de sentiers.

D'autres citoyen(ne)s considèrent que la construction du lot municipal situé au croisement de la rue Hôtel-de-Ville et du boulevard De Salaberry pourrait être le vecteur de la transformation urbaine du centre-ville. À cet égard, on craint que le développement de ce terrain spécifique, qui s'avère en arrière-cour d'un secteur résidentiel unifamilial, nuise à la tranquillité et la qualité de vie de ce quartier. Les préoccupations des résident(e)s ont trait à la perte d'intimité des habitations adjacentes, les impacts sur l'ensoleillement, la transformation du caractère paisible du voisinage, la baisse de la valeur immobilière, le climat sonore et

la circulation de transit. Les résident(e)s souhaitent voir l'aménagement d'un nouveau parc ou espace public qui accomoderera les besoins des résident(e)s actuels et futurs.

De plus, les potentielles constructions sur ce site, tout comme les futurs projets immobiliers du centre-ville pourraient être soumis à des examens rigoureux afin de favoriser une implantation et une intégration architecturale harmonieuse avec le milieu d'insertion ainsi que de limiter leurs impacts sur la circulation, l'ensoleillement et l'environnement sonore, entre autres. De plus, les futurs projets immobiliers du centre-ville pourraient appliquer de hauts standards de qualité en matière de construction durable.

Enfin, la transformation urbaine de ce secteur de la ville s'accompagne d'une réflexion sur la cohabitation du centre-ville avec le secteur d'emploi adjacent, particulièrement au regard de la circulation des camions et des vues sur les activités industrielles et commerciales.

## Offre commerciale

Plusieurs résident(e)s estiment que l'émergence d'un centre-ville pourrait favoriser l'attraction de commerces indépendants, de superficies moins importantes. L'offre se profilant au centre-ville pourrait conférer à cette centralité une ambiance unique.

De plus, il a été mentionné que certains quartiers de la ville sont trop éloignés des commerces d'alimentation pour s'y rendre à pied. Les épiceries et supermarchés desservant la population de la Ville de Dollard-des-Ormeaux sont situés le long des axes de transit, tels que les boulevards Saint-Jean, des Sources, Saint-Charles ainsi que l'autoroute Félix-Leclerc (A-40). Pour pallier à cette problématique, on suggère de stimuler l'implantation d'épiceries de petite surface dans les centralités commerciales situées à proximité des quartiers résidentiels.

### Transport véhiculaire

L'arrivée des stations REM suscite plusieurs préoccupations quant à la circulation de transit et aux stationnements. Les citoyen(ne)s se questionnent sur l'impact qu'aura cette nouvelle infrastructure de transport collectif sur les patrons de déplacements automobiles. En effet, on estime que de nombreux usagers du REM utiliseront leurs automobiles pour rejoindre les stationnements incitatifs des stations Sunnybrooke et des Sources ou pour accéder aux dépose-minute des stations. À cet égard, on suggère d'anticiper la localisation de potentiels dépose-minute informels et d'adopter des stratégies à cet égard afin d'éviter les conflits entre usagers.

Pour la station Fairview-Pointe-Claire, on craint que l'absence de stationnements incitatifs pousse les usagers du REM à stationner leur véhicule dans les rues du quartier adjacent au parc Elm. On anticipe également un accroissement de la circulation de transit dans ce quartier, notamment si la rue Sommerset est poursuivi jusqu'au boulevard Brunswick.

### Transport actif

Relativement aux pistes cyclables, plusieurs citoyen(ne)s jugent que le réseau est peu développé pour les déplacements utilitaires et que cela décourage les résident(e)s à utiliser leur vélo pour de courts déplacements. On propose de bonifier le réseau en reliant particulièrement les points d'intérêt de la ville comme les stations REM, écoles, les zones commerciales et les parcs. De même, afin d'encourager les déplacements utilitaires, ces points d'intérêt pourraient accueillir davantage de stationnements pour vélo.

Par ailleurs, on mentionne que les déplacements cyclables sont parfois peu sécuritaires pour diverses raisons.

D'une part, les participants signalent que les aménagements cyclables extensifs (ex. : bollard) n'assurent pas une protection adéquate des cyclistes face aux automobilistes.

D'autre part, il semblerait que plusieurs piétons emploient les pistes cyclables en l'absence de trottoirs, occasionnant des enjeux de sécurité. L'importance accordée au réseau piéton, son étendue, la qualité paysagère ainsi que la convivialité des parcours s'est par ailleurs amplifiée avec la pandémie COVID-19. L'interruption des parcours piétons est par ailleurs soulignée comme mettant particulièrement les piétons à risque.

On propose de tirer profit des projets de réfection de rues pour y intégrer des aménagements favorables au transport actif.

## Parcs et espaces verts

Plusieurs résident(e)s ont mentionné qu'une des grandes forces de la Ville de Dollard-des-Ormeaux consiste en son offre de parcs et d'espaces verts. Ils ont souligné l'intérêt d'actualiser ces lieux, notamment en y intégrant de nouveaux équipements et des installations (ex. : piste à rouleaux [*pumptrack*], gym extérieur, aires de jeux variées et attractives, jeux d'eau).

À ce propos, il est suggéré de tenir compte des caractéristiques démographiques et socio-économiques des quartiers pour s'assurer que l'aménagement de nouveaux équipements reflète les besoins de la population. De plus, on propose de multiplier les jeux d'eau à travers la ville pour les rendre davantage accessibles au quotidien aux familles plutôt que de concentrer ces aménagements à quelques endroits ciblés.

On évoque un intérêt à verdir davantage les parcs et à assurer leur entretien, notamment au regard des chemins piétons et du mobilier urbain. La position du mobilier urbain est discutée, afin que les éléments de mobilier ponctuant judicieusement les parcours, soient à l'abri du soleil en temps estival et offrent un point de vue intéressant.

Enfin, il est recommandé de davantage mettre à profit les emprises d'Hydro-Québec. Alors que cet axe est traversé d'un lien multifonctionnel (piéton et cycliste), on l'imagine ponctué de plusieurs points d'arrêts aux vocations diverses (ex. : gym extérieur, hamacs, agriculture urbaine, etc.).

## Verdissement

Plusieurs citoyen(ne)s s'entendent pour dire que la stratégie de verdissement de la ville doit viser tant le domaine privé que le domaine public. Pour encourager les citoyen(ne)s à verdir les espaces libres de leur terrain, la promotion des services écologiques rendus par les végétaux, de même que la sensibilisation aux stratégies de verdissement favorable à la biodiversité (ex. : strates de plantation variées, espèces indigènes, permaculture, etc.) sont proposées.

De plus, on suggère de multiplier les jardins communautaires qui entraînent de multiples bénéfices contribuant au sentiment d'appartenance communautaire, au renforcement de liens sociaux, à la promotion de saines habitudes de vie et au développement pédagogique et éducatif.

## Patrimoine

Considérant que la Ville de Dollard-des-Ormeaux ne compte que quelques vestiges de son histoire, la protection et la mise en valeur des bâtiments d'intérêt patrimonial sont à prioriser dans la transformation des boulevards Saint-Jean et des Sources. On suggère d'en faire des lieux accessibles au public et y offrant des services culturels ou communautes.

## Incidence sur le processus de révision du plan et des règlements d'urbanisme

Cette dernière activité consultative, tout comme la seconde, jette une nouvelle lumière sur le contenu du plan d'urbanisme préliminaire. Celui-ci sera donc révisé pour tenir compte des préoccupations et des suggestions citoyennes. Il permet également d'orienter la révision de la réglementation d'urbanisme.



VILLE DE  
CITY OF

DOLLARD-DES-ORMEAUX

